

FUEL

SCRIGER • FITUS • DÖTSCH • KINGSTON • TURBO • HANNA • BRAUCK

FUEL

MOTORRAD & LEIDENSCHAFT

ZWEI 2015

WWW.FUEL-ONLINE.DE

MOTORRAD

Deutschland 6,50 €

Österreich 7,40 €

Schweiz 11,50 sFr BeNeLux 7,60 €

Italien 8,70 € Spanien 8,70 €



4 198896 106503 15002

BMW Motorrad



Freude am Fahren

bmw-motorrad.de

TWO BRANDS. ONE INSPIRATION. MAKE LIFE A RIDE.

Zwei Traditionsmarken. Zwei Erfolgsgeschichten. Eine Inspiration: das Fahrgefühl auf dem Motorrad, die einzigartigen Momente und Eindrücke, die hier entstehen. BMW Motorrad und das britische Luxus-Fashionlabel Belstaff stehen von jeher für höchste Qualität und ein charakteristisches Design. Seit den 1920er-Jahren, dem Gründungsjahrzehnt von BMW Motorrad und Belstaff, gelten beide Marken als stilprägend. Das ständige Streben nach Perfektion führt die traditionsreichen Unternehmen nun zu einer ersten Kooperation zusammen: passend zum Jubiläumsmodell BMW R nineT. Für diese Kollektion, die acht Modelle aus Leder oder gewachstem Cotton umfasst, wurden legendäre Schnitte aus unterschiedlichen Epochen der Motorrad-Mode neu interpretiert. Von kurzen Blousons mit vertikalen Taschen für Damen bis hin zu taillierten Long Jackets mit aufgesetzten Pattentaschen für Herren. Mehr auf bmw-motorrad.de/belstaff



BROOKLANDS BLOUSON

Wasserdichte, atmungsaktive Herren-Jacke aus gewachster Baumwolle. Mit CE-Protektoren und herausnehmbarem Steppfutter.

**BMW MOTORRAD
DESIGNED BY BELSTAFF.**



Foto: Paul Matisse

Danke, liebe FUEL-Freunde!

Der Traum, eine Zeitschrift zu machen, in der sich alles um die Leidenschaft rund ums Motorradfahren dreht, ist in Erfüllung gegangen – FUEL wird ab sofort regelmäßig am Kiosk liegen. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle im Namen des gesamten Teams bei euch bedanken. Denn ihr habt das Heft gekauft.

Als wir die erste Ausgabe im Dezember letzten Jahres in den Handel brachten, ahnte niemand, welchen Erfolg sie haben würde.

Jetzt haltet ihr die zweite FUEL in der Hand und ich hoffe, wir haben erneut den Zeitgeist und die Seele getroffen.

Ich möchte euch an dieser Stelle auffordern, Scout zu sein:

Frickelt euer Nachbar oder Kumpel nächtelang in der Garage, lebt er fürs Motorradfahren, erzählt er Storys, die amüsant, mitreißend und emotional sind? Fährt er verrückte Rennen oder unternimmt skurrile Trips, baut er Motorräder um? Oder macht ihr es sogar selbst?

Schreibt uns! Wir kommen vorbei. Für FUEL ist alles interessant, was diesen einen, so wichtigen gemeinsamen Nenner hat:

Benzin im Blut.

Egal, ob ihr Café Racer liebt, Rennen fährt, euch den Bobbern verschrieben habt, mit einem Scrambler liebäugelt, immer schon mal Chopper fahren wolltet, oder euch eine gut abgehangene Suzuki GS 500 E das Grinsen ins Gesicht meißeilt – FUEL wird sich niemals auf Stilrichtungen festlegen. Wir sind eine Gemeinschaft, die Motorradfahren als Teil vom Sinn des Lebens sieht.

In diesem Sinn: Gute Unterhaltung mit FUEL und gute Fahrt.

Was und wo immer ihr auch fährt.

Rolf Henniges

INHALT

FUEL | ZWEI

FAHRTWIND

22 | DER KOSMISCHE REITER

Preisgekrönt und vielbestaunt:
Eine Yamaha RD 350 LC
im exklusiven Aluminium-Abendkleid

68 | RSD CLUB RACER

In der Erfolgsserie „Sons of Anarchy“
fahren die Protagonisten sportliche Big Twin-Harleys.
FUEL hat so ein Ding ausprobiert

98 | KINGSTON CUSTOM-BMW-BOBBER

Edel, einzigartig und nicht günstig:
Aus Gelsenkirchen kommen die derzeit
hipsten BMW-Umbauten

124 | DÖTSCH W 650 SCRAMBLER

Zwei junge Burschen realisieren ihre Vision
von einem coolen, leichten und zeitlosen Scrambler.
FUEL durfte ihn fahren

134 | PALATINA SCRIGER 900

Die bewegende Story
über das ultimative Geburtstagsgeschenk:
Ein selbst gebautes Motorrad

STIL

HANDSCHUHMACHERMEISTER | 40

Erhard Held ist einer der letzten seines Handwerks, denn
Handschuhmachermeister werden nicht mehr ausgebildet

THE FIXER | 72

Handmade by Hanna – in Wuppertal werden wieder
Leder-Kabelbinder hergestellt. Ein Besuch

WEITBLICK

BLACK PEARL | 52

In Holland hat jemand ein pneumatisch angetriebenes
Dampflok-Motorrad gebaut. Führt das Ding? Falls ja: wie?

MENSCHEN

CARO FITUS | 32

Sie ist jung, schön, talentiert und extrem ehrgeizig: Caro Fitus
fährt erst seit zwei Jahren Motocross. Und sie will den Titel

ROKKER | 58

Sie haben der Jeans zu einer Renaissance auf dem Motorrad
verholfen: FUEL hat die Gründer von Rokker besucht

JENS VOM BRAUCK | 62

Der Kölner Trendsetter und Customizer im Interview: Das Ende
des Retro-Trends? Und: Sind Hipster-Biker Mode-Junkies?



104 | MORESALT

Eine Handvoll Freunde aus dem Badischen erfüllt sich ihren Traum und startet in Bonneville. Er wird zum Albtraum

130 | STEVE MCQUEEN

Kiffen, feiern, Rennen fahren – möglichst viel und lange. Steve war authentisch, lebenshungrig und bleibt ein Idol. Warum?

ON THE ROAD

74 | CAFÉ RACER

Was stempelt ein Motorrad zum Café Racer? FUEL macht den Selbstversuch, kauft zwei Bikes und befragt das Volk

118 | BIG BALL BUDDYS

Absolutes Besäufnis und Hand drauf: Fünf Freunde wollen mit Vespa-Rollern die USA durchqueren. Ein irrer Trip

SZENE

12 | NEWS

Moto Retro Wieze/Belgien; Multitool von Crave; Cruiser-Reifen von Pirelli; Kustom Kulture-Buch von Dirk Behlau; Spendenaktion für Kinderklinik; Triumph Thruxton-Umbau von Triple-speed; Vintage-Helm von BMW; Harley-Dark Custom Event; Vintage-Bekleidung von Warson; Scrambler Ducati-Umbauten; Yamaha XJR 1300-Umbau von Wrenchmonkees; Café Racer-CD season two; Vintage-Gepäck von Louis; Indian Dark Horse

GARAGEN-SCHRAUBER IN BERLIN | 44

Still, heimlich und im Verborgenen werkeln sie in Berlin zu Dutzenden. Wir haben ein paar von ihnen besucht

PRÄSENTATION SCRAMBLER DUCATI | 88

Wie läuft eigentlich die Welt-Präsentation eines Motorrads ab? FUEL flog nach Kalifornien und blickte hinter die Kulissen

PURE AND CRAFTED | 94

In der Nähe von Dessau steigt Ende August das größte Hipster-Musik-Motorrad-Festival. Wer und was steckt dahinter?

PER KNOPFDRUCK GEIL | 112

Der wohl bewegendste Augenblick, nachdem man ein zerlegtes Motorrad wieder zusammen hat: Springt sie an? Oder nicht?

HONDA STREET CUB | 116

Mit minimalem Budget maximale Aufmerksamkeit erzielen – Besuch bei einem thailändischen Customizer

LESEZEIT

TWELVE YEARS AFTER | 140

Wie oft haben wir uns schon vorgenommen, die Touren von damals zu wiederholen? FUEL-Autor Carlo Wilke hat's gemacht

EDITORIAL | 3

DANKE, PRODUKTIONSGEFLÜSTER, IMPRESSUM | 6
POST | 9

WARUM ICH FAHRE: CARO FITUS | 146

PRODUKTIONSGEFLÜSTER

Eiskalt erwischt: Produktionsbedingt musste die Café Racer-Story (ab Seite 74) an zwei Tagen stattfinden, an denen der Regen nicht nur heftig, sondern auch waagerecht kam. FUEL-Redakteur Rolf Henniges, der schon mit Nasennebenhöhlen-Entzündung gestartet war, entschied gegen Ende, die Maschinen im Begleitfahrzeug des Fotografen heimzubringen – bei ihm ging nichts mehr (1). Gutes dagegen ist über eine Story aus FUEL 1/2015 zu vermelden: Die Liebeshymne von Anna Matuschek an ein selbst gebautes Motorrad fand ein Happy End: Der

Erbauer verkaufte es ihr letzten Endes. Nun steht die „Werners“ bei ihr daheim und beide freuen sich auf gemeinsame Touren (2). Im Rahmen des Interviews mit Jens vom Brauck zickte dessen Ducati und musste angeschoben werden. Fotograf Rossen Gargolov und Jens überholten beim Anschieben sogar einen Radfahrer (3).

Hinweis in eigener Sache: FUEL 3/2015 erscheint, wenn's fertig ist!



Fotos: Henniges, RadiergummiRacing (1)

FUEL BEDANKT SICH BEI . . .

Carlo und Bastian für den Hot Chili Burger, **Jörn** fürs Angebot mit Koks und Nuten (sorry, aber wir durften nicht), **René** fürs Zwangsbeatmen, **Markus** für die Steaks, **Stefan** für die schmutzigen Witze, **Larry** für den nächtlichen Podestbesuch, der **Kreuser'schen Apotheke** für die opulente Auswahl, **Kay** für die Rote und Braune, **Dirk** fürs Treppensteigen, **Oli** dafür, dass er die Buben abgefüllt hat, **Roland** für den Zündschlüssel, **Fritz** für die Zeichnungen, **Brigitte** für ihre Kritikfähigkeit, dem **Coffeeshop Wangeningen** fürs legere Entgegenkommen, **Lenni** für zwei Spuckflecken, **Günter und Bep** für mehr als zwei Flaschen Zäpfle, **Michael P.** für den freien Platz, **Michael O.** für die Übersetzung, **Hanna** für den Blick in den Partykeller, **Kai** fürs Raclette, der **Firma Dell** für die Tastaturbeleuchtung, **Caro's** T-Shirt-Drucker, **Mia** fürs umwerfende Lächeln und **Lothar** für seine Arschbehaarungs-Theorie.

Bestechungsgelder, Briefbomben, Heiratsanträge, Sex, Drugs and E-Mails
bitte an: feedback@fuel-online.de

IMPRESSUM

www.fuel-online.de

Herausgeber: Paul Pietsch †, Ernst Troeltsch †

Redaktion: Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart,
Telefon 07 11/1 82-11 46, Telefax 07 11/1 82-17 81,
E-Mail: feedback@fuel-online.de

Redaktionelle Gesamtleitung der Motorradgruppe und Chefredakteur: Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer

Geschäftsführender Redakteur: Harald Humke

Verantwortlicher Redakteur: Rolf Henniges

Sekretariat: Gaby Dussler, Iris Schaber

Grafik-Pool: Jörg Rettenmayr (Lt.), Stefan Weber (i.V.)

Grafische Konzeption und Layout:

Sigrun Peil, Claudia Werel

Schlussredaktion: Lothar Kutschera

Mitarbeiter an dieser Ausgabe: Caro Fitus, Brigitte Haschek, Rolf Henniges, Harald Humke, Stefan Kaschel, Werner Koch, Michael Orth, Michael Pfeiffer, Markus Schmidt, Michaela Sonderegger, Sven Wedemeyer, Carlo Wilke

Bildredaktion: Yvonne Hertler

Bildbearbeitung und Endseiten-Produktion:
Catherine Pröschold

Fotos: Sebastian Berschneider, Benedict Campbell, Dieter Demme, dpa, Hans Ehle, fact/Joachim Schahl, Aleksandra Gumowska, Rossen Gargolov, Rolf Henniges, Yvonne Hertler, Frank Herzog, Philip Hunt, Werner Koch, Jörg Künste, Paul Matisse, mps-Fotostudio, Michael Orth, Ben Ott, RadiergummiRacing, Horst Rösler, Markus Schmidt, Sven Wedemeyer

FUEL online: Manuel Fuchs (Lt.), Dina Dervisevic, Slawomir Niewrzol (Trainee)

Redaktionstechnik: Valentino Bisanzio, Martin Eisenmann, Kai Fischer, Wolfgang Krauter, Marcus Segler

Weitere Objekte der Motorrad-Zeitschriftengruppe der Motor Presse Stuttgart: MOTORRAD – Europas größte Motorrad-Zeitschrift; PS – sportlich schnell motorradfahren; MOTORRAD Classic – Youngtimer, Oldtimer, Szene, Markt; MOTORRAD KATALOG u.v.m.

Fotoservice/Syndication/Lizenzen:

Motor Presse International, Telefon 07 11/1 82-17 84

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Postfach: 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/1 82-01, Telefax 07 11/1 82-13 49

Leitung Geschäftsbereich Motorrad: Peter-Paul Pietsch

Stellvertretende Verlagsleitung und Leitung digitale Medien: Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Eva-Maria Gerst

Junior Brandmanager Online: Marcel Leichsenring

Anzeigenleiter: Marcus Schardt; verantwortlich für den

Anzeigenteil: Carmen Brix, Iris Eifrig

Anzeigen: Telefon 07 11/1 82-188, Telefax 07 11/1 82-13 49

Vertrieb Einzelverkauf, Vertriebsleiter: Dirk Geschke, DPV – Deutscher Pressevertrieb, 22773 Hamburg

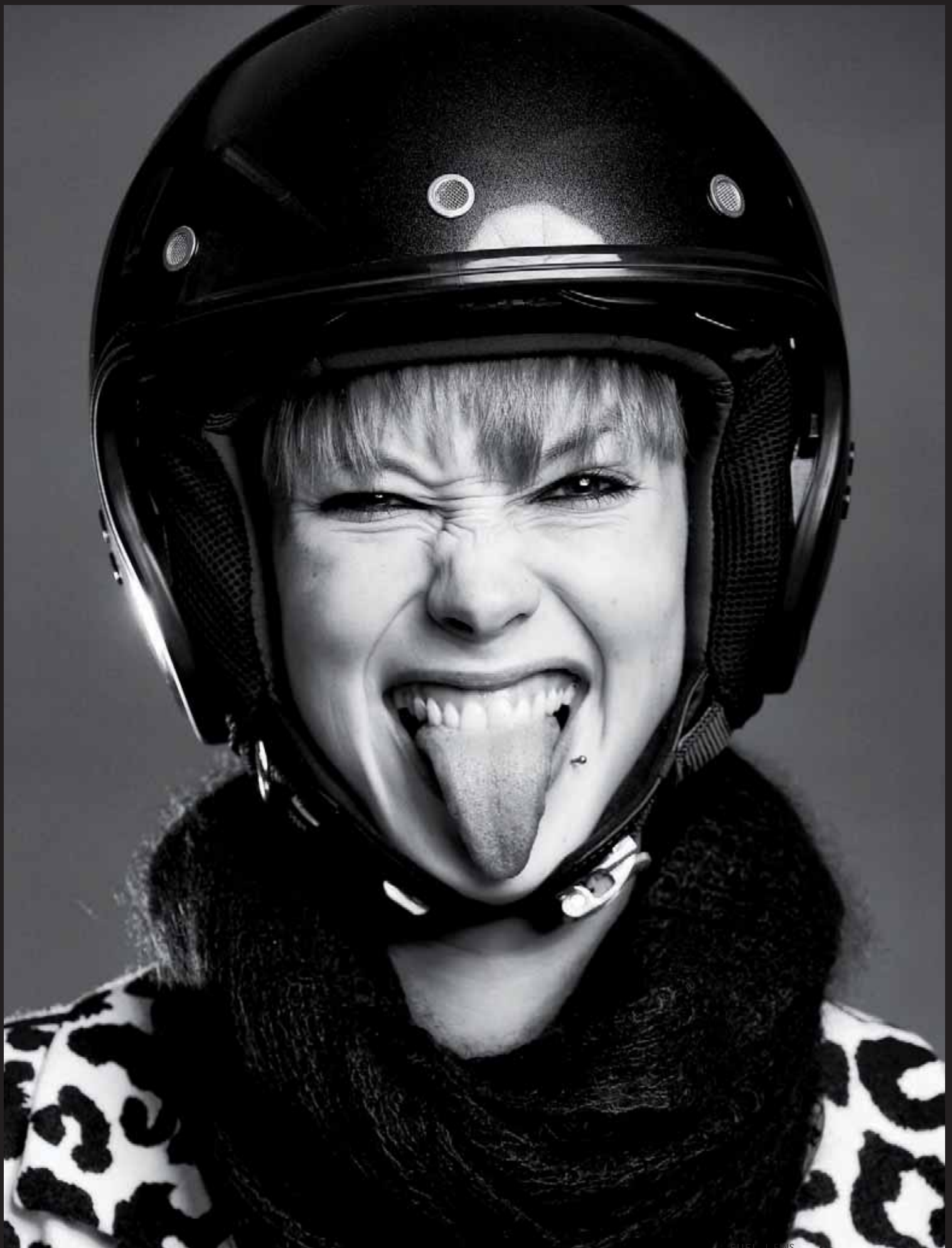
Herstellung: Rainer Jüttner

Druck: Firmengruppe APPL, appl druck, 86650 Wemding, Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen

Einzelpreis: 6,50 Euro (inkl. MwSt.)






**Ein HELM VIELE
GESICHTER**
DER NEUE NOLAN N21



GUARDIAN × LIGHT

QR-CODE SCANNEN UND N21 SHORT
„GUARDIAN LIGHT“ ANSCHAUEN!

 [FACEBOOK.DE/NOLANGROUP.DE](https://www.facebook.com/nolangroup.de)

VON VORN BIS HINTEN

FUEL, die einzige Zeitschrift auf dem deutschen Markt, die es wert ist, komplett von vorn bis hinten gelesen zu werden. Jeder Artikel interessant, informativ, gut geschrieben und recherchiert, absolut lesenswert. Die Mischung der Themen und die Schreibe sind einfach klasse. Ich finde mich bei einigen Themen wieder. Toll gemachtes Heft mit coolen Werbepartnern. Ich wünsche mir von Herzen, dass sich FUEL am Markt etabliert. Mit Leidenschaft und Benzin im Blut, dem Wunsch, der jüngeren Generation das Thema Motorrad wieder nahezubringen, verbleibe ich und warte gerne und mit Spannung auf die zweite Ausgabe im April.

Thomas Müller,
Ehrenpräsident DOC, per E-Mail

SOPHISTICATED WORK

Good afternoon from the sunny Budapest. The new lifestyle motorcycle deal is very very elegant, so we think, that it is a good idea. We like the instagram style photo effects as well. The whole magazine is a very sophisticated, elegant work.

Janos Mezo,
Chefredakteur Motorrevü, Budapest

VERSCHLINGERBRIEF

„Leser“brief kann man das nicht nennen – eher „Verschlinder“brief. Gekauft, in Händen gehalten, aufgeschlagen und erst wieder aus der Hand gelegt, als jeder, also wirklich jeder Artikel gelesen war. Glückwunsch. Zolle Lob, Dank und Anerkennung für dieses Magazin. Die Älteren unter uns werden sich an die MOTORRAD REVUE erinnern. In den 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts gab es schon einmal ein Magazin, in dem die MOTORRAD-Mitarbeiter – wie der damalige Chefredakteur es nannte – „jenseits aller Chronistenpflicht“ einmal im

Jahr nur die Begeisterung für das schönste Hobby der Welt zu Papier bringen durften. Ich erinnere mich sehr gut an die Fahrberichte der Krauser-BMW, des sagenhaften Krauser-Gespans und der MRD 1, die einfach mal so ohne Hemmungen von der Leine gelassen wurden – ebenso wie den Federn der Redakteure bar jeder Beschränkung freier Lauf gelassen wurde.

Stephan Maaß, Bad Honnef

TERMIN-FRUST

Endlich bringt mal jemand so ein Magazin raus. Aufmachung und Inhalt super. Selbst die Papierqualität ist sehr gut gelungen. Konnte nach Euren Ankündigungen gar nicht erwarten, das Magazin zu kaufen. Wurde nicht enttäuscht. Jenseits der Punktetests, emotional geschrieben. So wird auch mal den Bikern Rechnung getragen, für die das Hobby eben nichts mit immer mehr Leistung zu tun hat, Bikern, die auch älter werden, aber nicht auf Wohnzimmercouches durch die Lande fahren wollen. Das Einzige, was mich gleich wieder gefrustet hat: Halllooooo, warum erst nächstes Heft im Frühling? Monatlich wäre gut. Wenn das kein Erfolg wird, dann verlier ich den Glauben. Macht weiter so, Kritiker gibt's überall. Selbst die Werbeanzeigen, die drin sind, treffen die Zielgruppe. Einfach gesagt: SAUGEIL!

Thomas Herz, Donaustauf

RIP FUEL DEUTSCHLAND

Was für eine herbe Enttäuschung! So stellen sich also deutsche Motorradjournalisten die FUEL in Deutschland vor – langweilig und mit ausgelatschten Themen: Wheels & Waves, Mädchen baut sich eigenes Motorrad, Mann verlässt für neue Harley seine Familie, einige sehr unbekannte Motorrad Builder (Domina). Was ist denn mit Veranstaltungen wie Moto's und Soul bei Paris, der Glemseck

in Deutschland oder aber der Gletscherveranstaltung von Piece of Chic in Grenoble? Wieso fehlt denn jeder Bericht über den Gentlemen's Run, der weltweit Geld für die Prostata-Krebsforschung sammelt und auf Vimeo mit den schönsten Videos gehypt wird? Was ist mit den Mädels von l'équipée aus Paris, die Wheels & Waves aufgemischt haben und alleine durch den Himalaja gefahren sind? Wieso gibt es nicht einmal einen Bericht über eine Industrie-Designerin (red dot awarded), die ihrem Ehemann seine HD 48 designed, mit umgebaut hat und selbst einen Racing Froggy fährt? Wo ist der Bericht über Blitz Motorcycles, Old Empire Motorcycles, 55 Garage, Maple Jeans, Lucky Cat Garage, Nagel Motors und Zadig Motorcycles? Warum gibt es keine Fotostrecke von Bill Phelps oder Jo Fischer, die bei so vielen Veranstaltungen fotografiert haben? Wieso gibt es keine Kolumne über gute Facebook-Seiten oder coole Videos on Vimeo? Schaut Euch mal die anderen Magazine an – das originale Fuel oder Iron & Air – vielleicht wird's ja dann was mit der Ausgabe 2. Liefert Ihr jedoch wieder so etwas ab wie das erste Heft, na dann gute Nacht und RIP FUEL Deutschland. P.S.: Dem Mut, mal etwas anderes zu machen, muss Respekt gezollt werden – aber dann macht es doch bitte auch richtig anders, wie das alle aus der Café Racer-Szene gerne sehen würden. Traut Euch!

Stephan aus der Schweiz, per E-Mail

AUS DEM RUDER GELAUFEN

Glückwunsch zu der sehr gelungenen Erstausgabe. Man fragt sich, warum das Motorradfahren seit Anfang der 80er-Jahre so aus dem Ruder gelaufen ist und erst jetzt wieder auf den richtigen, wahren, ursprünglichen Kurs zurückkehrt?

Jürgen Kretschmann, per E-Mail

WARUM ENGLISCH?

Gratuliere Ihnen zur Zeitschrift FUEL. Ich finde, sie ist Ihnen gut gelungen. Angefangen von den Textbeiträgen, über das Format bis hin zur Papiaerauswahl und der grafischen Gestaltung gefällt mir Ihre erste Ausgabe. Einzig der englische Titelname FUEL behagt mir überhaupt nicht. War es nicht möglich, einen prägnanten, kurzen und deutschen Namen für die Motorrad-Zeitschrift zu ersinnen?

■ Horst Christlieb, Salzgitter

CHARMANT ÜBERRASCHT

Sollte das nun eine neue Landlust für Motorradfahrer werden, die sich ein Teil der MOTORRAD-Redaktion in Altherrenmanier für eine ebensolche Klientel quasi als Pendant zur Zeitschrift der landlustigen Gattin ausgedacht hat?! Als treue MOTORRAD-Leserin stieß die Ankündigung von FUEL bei mir auf Skepsis. Aber 6,50 Euro in vorweihnachtlicher Laune war mir der Versuch doch wert. Die Ausgabe hat sich gelohnt. Ihr habt mich charmant überrascht mit kurzweiligen Texten und stimmigen Bildern zu interessanten Menschen und detaillierter Motorradtechnik. Ein gelungener Auftakt. Gerne wieder.

■ Dipl.-Finw. (FH) Karin Schmidt,
Bad Essen

WOHLTAT FÜR DIE AUGEN

Das erste FUEL-Heft hat uns extrem gut gefallen! Wir sind nicht nur leidenschaftliche Biker, sondern auch in der Werbung zu Hause. Die Berichte sind klasse, nicht das sonstige Allerlei, und mit schönen Fotos bebildert. Und Euer Layout ist eine Wohltat für die Augen.

■ Kathrine Scherbarth und
Ingmar Johansson, per E-Mail

HEIZÖFCHEN, KETTcar UND BIER

Ihr bekommt von mir kein Bestechungsgeld und schon gar keine Briefbombe. Über einen Heiratsantrag habe ich kurz nachgedacht, doch auch wieder verworfen. Bin ja schon verheiratet. Aber ein riesiges Lob bekommt Ihr von mir. Besten Dank für diese Zeitschrift. Texte, Fotos und die ganze Aufmachung treffen voll ins Mopedfahrerherz. Endlich mal ein Heft ohne Zahlen, (Hoch-) Leistungskurven, Zehntelsekunden und die letzte Rille. Beim Lesen kommen viele Erinnerungen an meine eigene Zweiradvergangenheit hoch, die 1978 mit einer Kreidler Flory begann. Mittlerweile fahre ich mein zwölftes Motorrad. Da ich fast 52 bin, kann (oder muss?) das ja nun, na klar, eine Harley sein. Und die macht richtig Spaß. Wie meine SR 500, nur in größer. Das Schöne an solchen Maschinen ist, man hat auch im Winter was davon: Heizöfchen in die Garage, Kettcar vom Sohn vors Motorrad gestellt und draufgesetzt, Flasche Bier aufgemacht, trinken, angucken, träumen und auf die nächste Saison freuen. Entspannung pur.

Wer FUEL liest und noch kein Motorrad hat, aber schon ein bisschen infiziert ist, dürfte den Virus eigentlich nicht mehr loswerden. Somit ist FUEL ganz und gar nicht nur Lesestoff für alte Säcke meines Jahrgangs, sondern geeignet, auch Jungvolk aufs Motorrad zu hieven.

■ Bernd Berger, Niederrhein

LANGSAM RANTASTEN

FUEL Nummer 1 hat mir eine Menge Freude gemacht, wenngleich es um die 200 Kilometer Tankstellen-Rallye bedeutet hat, es überhaupt zu finden. In einem Punkt muss ich Euch allerdings widersprechen: Kiffen und gut schreiben schließen sich keinesfalls aus. Im Gegenteil. Männer aus dem Ländle kennen vielleicht die Wichtigkeit des Setups beim Fahrwerk, nicht aber das mindestens ebenso wichtige Setting beim Kiffen. Typischer Anfängerfehler! Genüsslich muss es sein, wie die ruhige Sunset-Runde mit dem Bike. Einfach langsam rantasten an die richtige Schräglage, bis es sich gut anfühlt.

gerfehler! Genüsslich muss es sein, wie die ruhige Sunset-Runde mit dem Bike. Einfach langsam rantasten an die richtige Schräglage, bis es sich gut anfühlt.

■ Bernd Himmelreich, Wesel

AUS ALLEN WOLKEN GEFALLEN

Erst einmal Glückwunsch zur ersten Ausgabe von FUEL. Ich bin aus allen Wolken gefallen, als ich sie rein zufällig beim Stöbern in der Zeitschriftenabteilung gesehen habe. Nicht nur wegen dem totem Titelbild, sondern vor allem wegen dem Grundgedanken, ein Magazin herauszubringen, welches ganz ohne Leistungswahn und entsprechend schnelle Motorräder auskommt. Ich bin 24 Jahre und mit Motorrädern aufgewachsen, weil fast alle aus unserer Familie welche hatten. Ich liebe echte und vor allem ältere Maschinen und habe einen Fuhrpark mit teils selbst aufgebauten Motorrädern. Und deshalb kann ich mich mit Euren Berichten über Biker und ihre Bikes sehr gut identifizieren. Ich bin schon jetzt ein großer Fan Eures neuen Magazins und denke, so geht es vielen anderen Bikern auch.

■ Ralf Schwinge, Hamburg

- Bitte geben Sie bei E-Mails und Leserbriefen Name und Wohnort an.
- Fragen und Post an die Redaktion Leser-Service: Iris Schaber. Telefonische Anfragen dienstags und donnerstags von 10 bis 12 Uhr unter 07 11/1 82-1225. Noch besser ist es, wenn Sie Ihre Frage schriftlich stellen: Redaktion FUEL, Stichwort Leser-Service, 70162 Stuttgart, Fax 07 11/1 82-17 81, E-Mail: feedback@fuel-online.de
- Nachbestellung von Einzelheften Telefon 07 11/32 06 88 99, Telefax 07 11/1 82-25 50. Bitte Bankverbindung angeben.
- Ausverkauft, nicht gefunden? Ihr Zeitschriftenhändler besorgt Ihnen FUEL meist für den nächsten Tag.

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Alles für Ihre BMW



Customize your R nineT !

JETZT ONLINE UND IN UNSEREN KATALOGEN ...

Die R nineT steht für Leidenschaft, Leichtigkeit und puren Spaß am Motorradfahren. Ob entspannt cruisend, sportlich unterwegs oder hart am Limit: Erschaffen Sie mit uns Ihre eigene Traum-nineT.

... UND NOCH VIELES MEHR FÜR IHRE BMW.



Live entdecken auf der
Wunderlich Anfahrt 2015.
Am 25./26. April in Sinzig.



Wunderlich®
complete your BMW.

Wunderlich GmbH
Kranzweiherweg 12
D-53489 Sinzig

Tel. +49 2642 9798-0
info@wunderlich.de
www.wunderlich.de

MOTO RETRO WIEZE, BELGIEN ▼

Können die Belgier feiern? Aber sicher! Die Custom-Szene traf sich im Februar nördlich von Brüssel im Städtchen Wieze. Motto der Veranstaltung: berühmte Rahmenbauer der 50er-, 60er- und 70er-Jahre. Namen wie Seeley, Rickman, Metisse und Verlicchi schwebten in der Halle, würdige Ausstellungsstücke demonstrierten die

hohe Kunst der Rahmen-Gurus. Star der Ausstellung war eine auf 1330 cm³ gebrachte Egli-Vincent von unschätzbarem Wert. Die zwei Mal im Jahr stattfindende Show bietet bis zu 150 Ausstellern die Chance zu verkaufen und zog bei dem vergangenen Event über 12.000 Besucher an. Fürs leibliche Wohl ist übrigens auch ge-

sorgt: Es gibt original flämische Küche wie Carbonade (in Bier gekochtes Fleisch), das mit Chips und Stella Artois genossen wird. Seinen letzten öffentlichen Auftritt wird Jim Redman hier am 19. und 20. September zelebrieren. Schon diese Rennlegende allein ist eine Reise nach Wieze wert. Infos unter www.motoretrowieze.be



SCHLÜSSELBUND-ANHÄNGER ▼

Es nennt sich **Melon-Tool**, ist gerade mal 64 mm lang, wiegt lächerliche 18 Gramm, soll brutal hart im Nehmen sein und wird – damit wirbt der Hersteller – nicht in China hergestellt. Hier hat sich jemand Gedanken gemacht, wie man einen Flaschenöffner gleichzeitig als Multi-Tool nutzen kann. Mehr Infos unter: www.craveshop.com



REIFENTIPP: PIRELLI NIGHT DRAGON ▼

Slippery when wet ist nicht nur der Titel einer Bon Jovi-Scheibe, sondern manchmal auch trauriger Alltag vieler Fahrer von Harley-Davidson-Bikes, die mit Erstausrüstungsreifen unterwegs sind. Diese sind zwar extrem langlebig, doch leider ohne gute Nasshaftung. FUEL hat die Pirelli Night Dragon-Paarung auf einer Sportster ausprobiert. Das Lenkverhalten der Night Dragon ist etwas agiler, die Haftung im Trockenen und bei Nässe aber besser als die der Serienbereifung. Auch das Feedback überzeugt. Einziger Nachteil ist der leicht höhere Verschleiß.

Wer mit seinem Cruiser gern sportlicher oder auch mal bei Nässe unterwegs ist, für den sind die Night Dragon jedoch eine gute Empfehlung.

Weitere Infos mit Größen und Reifengrößen unter: www.pirelli.com



◀ KULTIG, COOL, LEBENDIG

Alive – welch passender Buchtitel für ein 320-seitiges Abtauchen in die weltweite „Kustom Kulture“-Szene. Eine Szene, die geprägt ist von Hot Rods, Pin-ups, Tattoos, Menschen und Custom-bikes. Alive ist das mittlerweile vierte Buch des international bekannten und anerkannten Filmemachers und Szene-Fotografen Dirk Behlau (www.dirk-behlau.de). Der gebürtige Bonner ist seit gefühlten Urzeiten in dieser Szene unterwegs und gewährt mit diesem Werk einen spannenden Einblick in ein Lebensgefühl, das stark von den 1950er- und 1960er-Jahren geprägt ist. Alive ist ein Coffeetable-Buch, das in keiner Schrauberwerkstatt fehlen sollte. 320 Seiten, viele Fotos, wenig Text, Englisch, 55 Euro. Erhältlich unter www.alive.zeixs.com und im Buchhandel.



EINE WIRKLICH GUTE TAT ▼

Ursprünglich hatte Harley-Deutschland eine Sportster 883 als Hauptgewinn für eine Spendenaktion zugunsten der Kinderklinik Siegen gestiftet. Doch Thunderbike-Boss Andreas Bergerforth hat sie in eine teurere Street Bob eingetauscht – und als Ex-Weltmeister der Custombike-Bauer noch zusätzlich aufgewertet: Breakout-Räder mit 240er-Hinterreifen, geschoppter Heckfender, Lenker, Rasten, Einzelsitz etc. von Thunderbike, plus Speziallackierung und Jekyll & Hyde-Auspuff. Wert: ca. 39.000 Euro. **Die Maschine wird unter allen Spendern verlost, die bis zum 30. Juli 2015 (Datum Kontoeingang) mindestens fünf Euro zugunsten der DRK-Kinderklinik Siegen überweisen.** Mehr hilft natürlich mehr, denn das Geld wird eins zu eins für die Verbesserung der Unterbringungssituation und Betreuung der kleinen Patienten ausgegeben. Details, weitere Infos sowie die Bankverbindung unter: www.spendenaktion-motorrad.de





TRIPLESPEED CAFÉ RACER ▲

Life is too short for boring bikes sagte sich das aus der Rennszene bekannte Triplespeed-Team aus Erlangen und legte Hand an eine 2013er-Triumph Thruxton. Oberstes Ziel der beiden Masterminds Jens Hebisch und Michael „Obi“ Obringer: reduziert, schwarz, stylisch, klassisch. Keine Frage: Mission erfüllt! Herausgekommen ist ein Café Racer im derzeit angesagten Schwarz. Verbaut haben die Jungs nur Edles: Scheinwerfer, Ritzelabdeckung, Gabelbrücken, Fußrasten und Lenker stammen von LSL, der GfK-Tank und die Sitzbank/Höcker-Kombination sind Eigenbau-

ten und bei Triplespeed erhältlich. Preis auf Anfrage. Weitere Teile: MotoGadget-Multi-Instrument, Progressive-Suspension-Federbeine und K&N-Luftfilter. Dieser verbessert zusammen mit einer Triumph-Racing-Auspuffanlage und einem Powercommander das Ansprechverhalten des Twins und generiert ganz nebenbei auch noch ein paar Pferde mehr. Ent- und gesichert wird der Café Racer durch einen stylischen Pilotenswitch. Die Maschine steht für 22 900 Euro zum Verkauf.

Mehr Infos unter www.triplespeed.de

CALIMERO LÄSST GRÜßEN ►

„Make Life a Ride“ heißt die Devise bei BMW und um das zu verwirklichen,

sollte man auch einen BMW-Jethelm tragen, meint zumindest der Hersteller. Der Helm kostet 295 Euro und sinnigerweise nennen die Bayern ihn „Legend“. Sein Retro-Design schützt jedoch nicht vor BMW-typischen Sicherheitsfeatures: Trotz des niedrigen Gewichts weist er angeblich hervorragende Schlagdämpfungswerte auf und ist mit integrierten Nackenbändern ausgestattet, die ein ungewolltes Abstreifen des Helms verhindern. Das Innenfutter besteht aus Leder und kann zur Reinigung herausgenommen werden. Um den Vintage-Look zu perfektionieren, dürfen natürlich ein Helmschild und die passende Brille nicht fehlen. Wo erhältlich? Bei ausgewählten BMW Motorrad-Händlern und im Onlineshop unter www.shop.bmw-motorrad.com



▼ DARK CUSTOM EVENT

Mit Dunklem ist gut munklen dachte sich auch Harley und liegt dabei ganz im aktuellen Trend. Um ihre fünf Dark Custom-Modelle dem breiten Publikum schmackhaft zu machen, finden bei den Harley-Händlern sogenannte „Dark Custom Events“ statt. Mit chilliger Musik, Snacks und Drinks wird der schwarze Purismus aus Milwaukee präsentiert. Infos und Termine unter www.harley-davidson.de



Besuchen Sie die
Komponentenwebsite:
www.furygan.de
Für lokale Händler und der 2015 Kollektion

BACK TO THE ROOTS ►



Dakar-Legende Cyril Despres trägt sie ebenso wie US-Fernsehstar Jay Leno: wertige Klamotten im Vintage-Style von Warson Motors. Das Schweizer Label vertreibt Bekleidung im Flieger- und Rennfahrerstil aus den 1930er- bis 1970er-Jahren. Egal, ob T-Shirt, Hoodie oder Lederjacke – die Produkte eint sowohl gute Qualität als auch die Affinität zu Benzin, Öl und Abenteuer. Darüber hinaus sind sie sauber und hochwertig verarbeitet. Bezug und mehr **Infos:** www.warson-motors.com



SCRAMBLER DIR EINE ▼

Was Yamaha kann, können wir auch, dachte sich Ducati und gab drei angesagten italienischen Customizern je eine neue Scrambler. Ihr Auftrag: macht was draus! Die Resultate können sich sehen lassen: Das Team von **Officine Mermaid** baute eine Enduro, die sich Scratch nennt, die gelbe Version von **DEUS** beinhaltet Speedway- und Flat-Track-Stilelemente und ist nach einem berühmten Rennpferd benannt: Hondo Grattan. In vollendeter Handwerkskunst entstanden die meisten Umbauteile komplett aus Aluminiumblech. Die Custombike-Schmiede **Mr. Martini** aus Verona entschied sich für einen Café Racer, wobei die Interpretation eines solchen typisch italienisch und sehr frei ausfiel, auf jeden Fall nicht klassisch-britisch, originalgetreu halt. Mehr Infos unter www.facebook.com/scramblerducati



M1
METROPOLITAN



Pure Innovation Der Metropolitan 1



10 mal in Folge



Metropolitan 1 – der innovative Jethelm mit flexiblem Design. Wählen Sie aus zahlreichen Farben, Designoptionen und technischen Ausstattungen und konfigurieren Sie Ihren individuellen Metropolitan 1. Die Mikrofone und die Lautsprecher sind bereits für das optionale SRC-System™ vorinstalliert. Entdecken Sie Ihren Metropolitan in allen Varianten unter www.schubert.com

 MADE IN GERMANY

Schubert 
HEAD PROTECTION TECHNOLOGY

YARD BUILT YAMAHA SKULLMONKEE ▼

Die dänische Customschmiede Wrenchmonkees nahm sich der XJR an: Vor Tausenden Fans wurde am 11. April in Paris die neueste Kreation aus Yamahas Yard Built-Projekt enthüllt, die XJR 1300 „Skullmonkee“. Sie ist die erste XJR, die das gesamte Potenzial des sogenannten Yard Built-Projekts aufzeigt, weitere Umbauten von diversen Customizern werden folgen. Unter dem Label „Yard Built-Projekt“ sollen Serien-Motorräder in Einzelstücke verwandelt werden, ohne Teile abzuflexen oder umzuschweißen. Alles soll möglichst schraubbar und danach bestenfalls auch in Kleinserie erhältlich sein. „Wir haben sehr viel Wert darauf gelegt, keine grundlegenden Veränderungen am Design vorzunehmen“, sagt Per Nielson von den Wrenchmonkees. „Stattdessen haben wir uns darauf konzentriert, unseren klaren Stil und unsere glatte Silhouette ohne Schnitte und Schweißnähte am Rahmen umzusetzen.“ Die Wrenchmonkees haben die coolsten, glattesten und passendsten Zubehörteile aufgespürt, um die XJR zu verwandeln. Darüber hinaus wurden handgefertigte Teile verbaut, so zum Beispiel CNC-gefräste Aluminiumgabelbrücken und Motorabdeckungen im Stil „Monkeefist“, einem früheren Yard Built-Projekt. Auch ein echter Hingucker: die maßgefertigte 4-in-2-Edelstahlauspuffanlage von Wrenchmonkees/Spark. Das fertige Bike mit einer glänzenden schwarzen Lackierung mit Skullmonkee-Emblem auf dem Tank und ein paar einfachen Goldverzierungen ist unvergleichlich und eine würdige Hommage zum 20. Jahrestag des legendären Motorrads.

www.wrenchmonkees.com



Sauber, schick, ohne Kompromisse: Yard Built XJR 1300 nach der Wrenchmonkees-Kur. Sehr hübsch gelang das zentrale Instrument





CANVAS-COLLECTION ▲

Da haben wir sie wieder, die Schlagwörter: Authentizität, Fernweh, Entdeckerlust, Emotion – all dies soll die neue Gepäck-Kollektion von Motorradgigant www.louis.de ausstrahlen. Egal ob Rucksack, Seesack, Werkzeugtasche, Satteltasche oder Umhängetasche – alles ist aus schwerem Canvas in Verbindung mit Echtleder gefertigt. Die in Vintage-Optik gehaltenen Taschen sind sauber verarbeitet und hinterlassen einen sehr stabilen Eindruck.



LEBENSGEFÜHL PUR ▲

Keine Superlativen, dafür aber einen hintergründigen, tiefen Einblick in die Café Racer-Szene bietet auch die zweite DVD der Serie. Der Film führt den Zuschauer in die Vergangenheit, beleuchtet aber auch die Gegenwart und beinhaltet viele peppige Interviews. Coole Fahraufnahmen sind mit passendem Sound unterlegt. Den 270 Minuten langen, wirklich hochwertigen und gut gemachten Dokumentarfilm über die Entstehung des Café Racer-Kults genießt man am besten mit ein paar Kumpels und einer Kiste Bier in der Schrauberwerkstatt. Wie, Sie haben keine? Schrauberwerkstatt, Kumpels? Macht nichts. Notfalls kann man sich auch allein mitreißen lassen. Die 19,95 Euro für diese Doppel-DVD sind in jedem Fall gut angelegt.

Bezug über www.futura-media.de,
Telefon 021 51/83 55 55

SCHWARZMALER ▼

Indian bietet sein Modell „Chief“ jetzt als Dark Horse-Edition an. Bis auf vorgeschriebene Reflektoren, Blinkergläser und das Rücklicht ist das Bike komplett schwarz. Die zum Polaris-Konzern gehörende US-Kultmarke will mit der Dark Chief nicht nur zur dunklen Seite der Macht, sondern auch auf Kundenfang gehen. Und das gelingt den Amis vor allem in ihrem Heimatland gut. Dort verzeichnet Indian seit der Wiederbelebung ein gigantisches Wachstum und mausert sich zur echten Harley-Konkurrenz. Die Dark Horse ist in Deutschland ab Sommer 2015 erhältlich und kostet 20 990 Euro. **Weitere Infos:** www.indianmotorcycle.de



GRANDIOSEN SONNENAUFGANG KEIN FOTO GEMACHT. NICHTS GEPOSTET.

IMPRESS YOURSELF. DER NEUE PEUGEOT 308 SW GT – MIT 5

PEUGEOT EMPFIEHLT **TOTAL**

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 7,6; außerorts 4,8; kombiniert 5,8; CO₂-Emission (kombiniert) in g/km: 134. Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.

*2 Jahre Herstellergarantie + 3 Jahre Schutz gemäß den Bedingungen des *optiway*-GarantiePlus-Vertrages bis max. 80.000 km/5 Jahre. Angebot gilt für Kaufverträge von Privatkunden und Klein-gewerbe. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gerne Ihr PEUGEOT Partner.



ERLEBT.



PEUGEOT

JAHREN QUALITÄTSPLUS.*



Abbildung enthält Sonderausstattung.

■ 151 kW/205 PS nur 5,8 l Verbrauch
■ Sportfahrwerk mit 18-Zoll-Felgen
■ Alcantara-Sitze mit roten Ziernähten
und viel Platz für eine eigene Meinung

DER KOSMISCHE REITER

MINDESTENS 7000 TOUREN UND IMMER ZWEI FINGER AN DER KUPPLUNG.
NIE DEN SCHWUNG VERLIEREN. UND NOCH VIEL WENIGER DIE EHRFURCHT.
DENN DER KOSMISCHE REITER SIEHT NICHT NUR AUSSERIRDISCH GUT AUS,
ER GEHT AUCH SO.





FAHRRADTACHO

PASST ZUMINDEST FORMAL PERFEKT



Es passiert, als er in Mösendorf die Sträucher stutzen und ein paar alten Bäumen einen Schnitt für den Sommer verpassen soll. Da sieht er sie. Sie begegnet ihm in der dunklen Ecke einer Scheune, wo sie schon eine ganze Weile gestanden und vor sich hin gegammelt hatte. Im österreichischen Mösendorf vor sich hingammeln, was für ein Schicksal...

Es bleibt ihr erspart. Heiner Trapp, der Baumpfleger, würde sie mitnehmen. Er muss nicht lange überlegen oder in sich hinein horchen. Die Entscheidung fällt, als er sie sieht. Es ist nicht so, als habe er nach ihr gesucht, aber so, als habe er auf sie gewartet, ohne es selbst zu wissen. Er weiß es, als sie sich gegenüberstehen, er weiß, er würde sie in dieser dunklen Scheunenecke nicht zurücklassen. Es stört ihn nicht, dass sie hässlich ist, vielleicht, weil er in diesem Moment schon sieht, dass sie so nicht bleiben würde.

„Das war von Anfang an der Sinn“, so drückt es Heiner aus, „dass ich sie nehme, um sie umzubauen.“ Er streicht dem Bauern, dem er das Grünzeug in Form brachte, 700 Euro von der Rechnung, dafür gehört sie ihm. Er schiebt sie aus dem Stall und gurtet sie für diese erste kurze Fahrt bis zu sich nach Hause in Vöcklabrunn ganz oben in dem Haufen Astwerk auf der Ladefläche seines Kippers fest. So

DER KOSMISCHE REITER SOLLTE FAHRBAR BLEIBEN

kommt Heiner Trapp, fünf Jahre ist das jetzt her, zu der Maschine, aus der der Kosmische Reiter entstehen würde, eine 1984er-Yamaha RD 350 YPVS.

Sie sprang sogar an und lief, wenn auch mit den üblichen Problemen, die das längere Herumstehen so mit sich bringen, also qualmend, hustend, unrund und stotternd und immer wieder mit Aussetzern. Und sie war soweit original,

nur in unsäglichem Lack. „Scheunentorgrünmetallic“, sagt Heiner Trapp. „Wie halt so ´n Bauer lackiert mit der Farbe, die er gerade über hat.“ Dazu ist der Rahmen rot, der Seitenständer ebenfalls, der Auspuff mattschwarz, die Sitzbank fett, genauso das Rücklicht. Am wenigsten passen will das silberne Superbike-Rohr, das sich hinter der kleinen Lampenmaske breit macht. Mit ihm wirkt die RD, als habe sie sich gegen ihre Zusammenwürfelung lei-

der nicht wehren können.

Das Ding sieht aus wie eine inzestuös misslungene Mischung aus XJ und FZ und Mokick und ganz und gar nicht wie der Stoff, aus dem ölneblige Träume waren, wie ein mit Nummernschild und Soziusrasten getarnter TZ-Production Racer, Vorläufer, so kann man das sehen, von dem, was heute als Supersportler gilt und damals auf der Landstraße gefürchtet wurde. Nicht weniger manchmal von denen, die draufsaßen, ohne sie zu beherrschen, als von de-



Gewagte Proportionen – so eine mächtige Frontverkleidung für so ein zierliches Motorrad

nen, die sie im Nacken hatten. Weil die RD schnell war, aber schnell auch zu schnell, schmaler als das Drehzahlband nur der Grat zwischen Übermut und Übertreiben, Wackeln und Abflug.

Jedes Mal, wenn Heiner Trapp den Zündschlüssel dreht, kommen diese Erinnerungen, jedes Mal, wenn er den Kosmischen Reiter antritt, kommt mit dem Tritt diese Ehrfurcht vor dem Biss des Zweitakters, und mit seinem Klang kriecht die Gänsehaut die Arme hoch. Er war noch nicht 16, da hatte Heiner eine Kreidler, und die Kreidler hatte neben einem Jama-Rennauspuff eine lange Gabel und einen gedrehten Z-Lenker von AME. Außerdem war das Ding komplett hochglanzverchromt, „weil wir im Nachbarort so einen Mercedes-Zulieferer hatten, von dem wir den Chromlack bekamen. Wir machten dauernd an den Dingen rum, und wenn wir nach fünf Mal tunen ein Mal gefahren sind, mussten wir drei Mal gucken, ob die Kolben noch da waren“. Mit 18 kaufte Heiner sein erstes Motorrad, eine luftgekühlte RD 250. Das war 1983, das Jahr, in dem Yamaha die RD 350 YPVS vorstellte. So also schließt sich biografisch und ästhetisch der Kreis zum Kosmischen Reiter. Vorerst zumindest.

Der klingt, während er so langsam warm läuft, viel offener und rasseliger als das Original, so als höre man durch die Birnen der superleichten Lomas-Anlage und den feinbearbeiteten Auslasskanälen direkt in den Brennraum und das Kurbelgehäuse. Im Leerlauf quillen bläulich-weiß die

Fähnchen aus den beiden dünnen und leicht nach unten gezogenen Endstücken neben dem Hinterrad, bis der nächste, zackig gesetzte Gasstoß sie wegpustet. Schneller beinahe als das Handgelenk den Griff überhaupt drehen kann, antwortet der Motor. Sofort ist dieses rasselige Leerlaufgemecker weg, und das Hin und Her des Gasstroms lässt den Zweitakter sein Lied kreischen.

Ein Jahr lang fuhr Heiner Trapp die 350er-RD so, wie er sie gekauft hatte, und mit ihm fuhr schon da die „Vorstellung von einem klassischen Racer mit runden Formen“. Immer wieder zeichnet Heiner und schneidet Pappen aus, hält sie an die RD, probiert rum – und kommt doch nur in der Vorstellung weiter. Bis er schließlich da anfängt, wo er weiß, was er tut. Er nimmt den Motor auseinander und überholt ihn von Grund auf. Im Gehäuse, glasperlgestrahlt und teils poliert, dreht sich jetzt eine Rennkurbelwelle mit WIG-verschweißten Hubzapfen in Lagern von Emil Schwarz, durch die Zylinder jagen Wössner-Kolben einer peinlichst justierten Quetschkante entgegen, das Gas geht durch polierte Kanäle und Boysen-Einlassmembranen, die Köpfe sind feinbearbeitet, die Zündung ist einstellbar, die Ölpumpe, anfangs noch über „die Hauptschlagader“ mit dem Tank im Höcker verbunden, stillgelegt. Heiner mischt – man weiß ja, was so alles passieren kann – wieder von Hand, eins zu dreißig.

Stillgelegt ist auch die Steuerwalze des Yamaha Power Valve-Systems am Auslasskanal. „Sie steht jetzt konstant auf



Mikuni-Vergaser mit offenen Trichtern, 0,9 Liter Ölvorrat im Aluheck. Gemisch 1:30

offen“, sagt Heiner. „Bei etwa sieben bis siebeneinhalb geht es los.“ Was er meint, ist: Drunter geht so gut wie nichts, drüber mehr, als man sich vorstellen kann. Schon bei den serienmäßigen RDs war der rote Bereich bei zehn nicht mehr als ein grober Orientierungswert.

Dieser Motor – „er sollte ja schon auch fahrbar bleiben“, meint Heiner zwischendurch – dreht so frei und leicht und schnell und unbeschwert, dass es ganz gut ist, keine analoge Uhr im Blick zu haben. Der Zeiger wäre sowieso schneller an der Elf und der Zwölf vorbei, als man mit dem Schalten hinterherkommt. Heiner sagt nur: „Wenn’s mal geht, geht’s schon.“ Allein die Erwartung von dem, was das heißt, bringt feuchte Hände und ein feines Zittern in die Glieder. Nur noch 135 Kilo, aber mehr als 70 PS auf dem Prüfstand.

Die fünf Zentimeter längere Schwinge hilft, das Vorderrad unten zu halten und unter Mitwirkung des Wilbers-Federbeins auch das Heck zu beruhigen. Und doch ist jeder gefahrene Meter auf dem Kosmischen Reiter wie ein Ritt auf der Rasierklinge. Heiner selbst formuliert das so, während er die Maschine zurück in die Garage schiebt, die sie sich mit anderen Zweitaktern teilt – Baumsägen, Blockfräsen, Sensen.

„Es wäre nicht gut“, meint Heiner, „das Ding in der Garage mit den anderen Motorrädern abzustellen.“ Weil er an den

anderen, derzeit sieben, darunter eine Yamaha FZR 400, eine Ducati Pantah mit 750 SS-Motor und ein Jawa-Gespann, dauernd rumschraubt und macht und tut. „Ich gucke kein Fernsehen, ich habe kein Smartphone und ich daddel nicht am Computer. Meine Entspannung ist: Ich geh in meine Garaasch.“

Weil das so ist, versteht sich Heiner Trapp so gut mit Bernhard Naumann. Bernhard Naumann ist der „Blechmann“.

Und der Blechmann ist der besondere Mensch, den Heiner Trapp für sein besonderes Motorrad brauchte. Der Blechmann brachte den Kosmischen Reiter mit 1,5 Millimeter starken Alublechen, seinem Hammer und einem Talent in Form, über das sich, weil einem ja der Mund offen stehen bleibt, viel nicht sagen lässt. Man muss halt ansehen, was der Blechmann macht. Das reicht.

Heiner sagt über Bernhard, den Blechmann, so Sachen wie: „Der hat einwandfrei einen Vogel“, und es ist mit Blick auf den Kosmischen Reiter unmissverständlich, dass daraus die größtmögliche Anerkennung spricht. Er hätte auch sagen können: Der Typ ist ein verdammtes Genie.

Und Genies arbeiten nie nach Plan. Und auch nicht für jeden. „Es ist so mit dem Bernhard, dass es menschlich stimmen muss, sonst gibt’s von dem gar nix“, sagt Heiner und aus dem Unterton ist gut herauszuhören, dass ihm das, er

DER ZEIGER WÄRE SCHNELLER AN DER 12 VORBEI, ALS MAN SCHALTEN KANN



Heiner Trapp in bester Laune und bester Gesellschaft in der Garage. Blechmann Bernhard Naumann stets am Grübeln

EINFACH MEHR FÜR MEILENSAMMLER!

Das ist Louis: Riesenauswahl, kleine Preise, bester Service.



MOTORRAD & ROLLER
Bekleidung • Technik • Freizeit

www.louis.de | 040-734 193 60 | order@louis.de



www.louis.de

spricht von einem „Nasenfaktor“, gerade recht ist. „Für Geld“, erzählt Heiner weiter, „arbeitet er nicht. In dem Sinne, weißt du, dass mit Geld ja auch gar nicht zu bezahlen wäre, was der Bernhard macht. Ich habe die Form in Grundzügen mit ihm besprochen, der Rest läuft ihm sowieso aus der Hand. Er wohnt ja weit weg von mir, das sind so etwa 300 Kilometer, und da bin ich öfter zu ihm hin. Ich hatte immer ein Fresspaket dabei und Bier, und in der Werkstatt haben wir uns dann darüber hergemacht. Wir haben Pappen gezeichnet, zugeschnitten und immer wieder angehalten. Dann wieder Sitzprobe, ich bin ja ziemlich groß, noch eine Linie, wo ist das Knie, wie läuft die Kante am Tank, wie lang muss das Sitzpolster werden? Veränderst du eine Stelle, musst du alle anderen auch wieder anpassen. Jedenfalls habe ich dann auch dort geschlafen, beim Bernhard, im Lackierzimmer, bei acht Grad.“ Sie pas-

► ZUR BASIS:

Mit der zwischen 1983 und 1989 verkauften RD 350 YPVS führt Yamaha nach einigen luftgekühlten und den LC-Modellen die RD-Baureihe sportlicher Zweitakter fort. Die 350 YPVS kostet anfangs umgerechnet keine 3000 Euro und sehr bald schon hat sie ein eindeutiges Image weg: schnell, leicht (fahrfertig 170 Kilo) und gnadenlos.

Die vier Buchstaben YPVS stehen für „Yamaha Power Valve System“ und bezeichnen eine über dem Auslass montierte, zur Mitte hin konisch zulaufende Walze. In Abhängigkeit von der Kurbelwellendrehzahl dreht sich die Walze, sie erweitert oder verjüngt den Auslass und verändert so die Steuerzeiten. Unten rum zahm, oben raus schärfer, unten rum mehr Drehmoment, oben raus mehr Leistung. Das System hatte mit rein mechanischer Steuerung Anfang der 80er-Jahre zuerst der Production Racer TZ 250. Die elektronische Steuerung über die Zündung gab's zuerst an der GP-Maschine YZR 500. Mit der zunächst 59 PS, ab 1986 dann 63 PS starken RD 350 YPVS debütierte das System in der Serie.



sen den Rahmen an, versetzen eines der oberen Rohre, lachen viel zusammen, lassen entstehen, was ohnehin nicht zu erzwingen ist.

Das auf Glanz gebrachte Aluminium bringt dem Kosmischen Reiter seine distanzierte und beinahe unterkühlte Ästhetik. Sie kontrastiert hart mit der runden, klassischen Form, die vor allem im Bereich der Verkleidung und wegen der aktuell türkisen Rahmenfarbe an die Paul Smart-Ducati erinnert. Aber nicht nur. Denn da ist noch was anderes in diesem inneren und äußeren Schwung der Halbschale: Alien, ein Touch Alien. Gigers Biest könnte das Ding auf den Kopf setzen und hätte einen perfekt passenden Helm, garantiert.

„Das war auch das Erste, was meiner Frau einfiel, als sie das Motorrad sah“, erzählt Heiner. „Bernhard hat mich dann irgendwann angerufen und gefragt: Was hältst du von Kosmischer Reiter? Ich hing am Seil im Baum und verstand erst nur komischer Reiter.“ Das wäre allerdings unpassend. Aber kosmisch kommt schon hin, nicht nur, weil das Ding halt geht wie eine Rakete.

www.fuel-online.de

Text: Michael Orth, Mitarbeit: Michaela Sonderegger; Fotos: Jörg Künstle

► ZUM KOSMISCHEN REITER:

Heiner Trapps Kosmischer Reiter basiert auf einer Yamaha RD 350 YPVS, Baujahr 1984. Motor überholt, Rennkurbelwelle mit verschweißten Zapfen, Wössner-Kolben, höhere Verdichtung, konstant scharfe Steuerzeiten, Gabelfedern und Federbein von Wilbers, Anlenkung, Rahmen und Schwinge modifiziert, Leistung 70 PS, Gewicht zirka 135 kg, Vmax 210 km/h, Gemisch-Schmierung 1:30, Sechsganggetriebe. Tank, Heck und Verkleidung von Bernhard Naumann in Handarbeit aus 1,5-mm-Aluminium gefertigt, komplett hochglanzpoliert. Mehr Infos über www.baumpflege-trapp.at und www.blechmann.at.



BONNEVILLE

Spirit

4 GARANTIE
OHNE
KILOMETERBEGRENZUNG
JAHRE*
ALS STANDARD



FOR THE SOUL.
FOR THE STYLE.
FOR THE
SPIRIT.

Mit der 1959 erstmals erhältlichen Bonneville entscheiden Sie sich für das Urgestein der Motorradgeschichte. Die weltweit auf 1000 Exemplare limitierte Sonderedition mit handbemaltem Tank, unverwechselbarem Triumph Schriftzug, weißen Nähten und kompaktem schwarzem Frontscheinwerfer ist ein authentisches Original. Die mühelose Coolness der 50er-Jahre wird hier mit Ingenieurskunst des 21. Jahrhunderts aufgefrischt. Holen Sie sich Ihren ganz persönlichen Klassiker.

* 2 Jahre Triumph Herstellergarantie und 2 Jahre Anschlussgarantie ohne Kilometerbegrenzung gemäß den aktuellen Garantiebedingungen der CG Car-Garantie Versicherungs-AG.

Triumph empfiehlt  **POWER1**



FOR THE RIDE



OfficialTriumphGermany



Official Triumph

#fortheride

www.triumphmotorcycles.de

JUST FITUS



DER SLOGAN IST KURZ UND SIMPEL. ER PASST AUF DIE
INNENSEITE IHRES OBERARMS UND ER BESCHREIBT SIE PERFEKT.
ZUMINDEST, WENN ER NICHT DAS EINZIGE IST,
WAS MAN WEISS VON CAROLIN FITUS.



ES IST DIESIG

und grau und kalt um Ostern, immer wieder regnet es. Das Wasser macht den Boden weich und schmierig, der kühle Nebel kriecht einem in die Klamotten, und man könnte gut mit Tee oder Grog im Camper sitzen, anstatt sich in der Sauerei abzurackern. Aber da ist dieser Hang, und er will sich nicht geschlagen geben, er will sich von ihr nicht bezwingen lassen, im 30. Versuch so wenig wie im dritten. Vielleicht aber im 50. Und sicher im 70. Und deshalb nimmt sie wieder Anlauf. Von den Stollen fliegt nach hinten der Dreck weg, sie stemmt sich auf den Lenker, Ellbogen raus, Druck auf die Rasten, Gas. Und den Hügel hoch. Bis ihr wieder und wieder und wieder der Arsch weg geht, der Schwung fehlt, das Vorderrad rutscht. „Ich weiß nicht“, sagt Caro, „wie oft ich es probiert habe. Aber irgendwann war ich oben. Ich habe gegen den Hang gewonnen. Es war meine Tagesbeschäftigung.“



Caro, früher Stabhochsprung, heute Motocross



Kniebeugen mit 40 Kilo im Nacken

Mit dieser „Tagesbeschäftigung“ beginnt eine Geschichte, die hätte vorbei sein können, bevor sie überhaupt angefangen hat. Dass Carolin Fitus an diesem verschneiten Ostertag vor zwei Jahren auf einer 85er-KTM gegen einen belgischen Hügel kämpft – und gewinnt –, liegt nämlich, wenn man so will, daran, dass sie ein halbes Jahr früher verliert. Jahrelang hatte sie trainiert, ihr Leben ausgerichtet nach dem Sport und den 125er-Führerschein in der Hauptsache gemacht, um nicht sechs Mal die Woche mit dem Bus zum Training fahren zu müssen. 2011 wird Carolin Fitus baden-württembergische U20-Stabhochsprung-Meisterin.

Von der nationalen Spitze im Stabhochsprung trennen sie nicht mehr allzu viele Zentimeter, als sie sich im Training verletzt. Mit der Hand in der Luft zeichnet sie die Bewegung nach, von der ihr Rücken sich nicht mehr erholen sollte, die Bewegung, die in einem kurzen Moment des Schmerzes das Ende ihrer Stabhochsprung-Karriere brachte, eine Riesenfelge am Reck. „Ich wusste sofort“, sagt Carolin Fitus, „dass da was passiert ist und dass das nicht gut war, aber ich dachte, nach einer Pause wird das schon wieder.“ Es wurde nicht mehr. „Meine Lendenwirbel machten die Drehbewegungen beim Springen nicht mit. Ich war bei unzähligen Ärzten und Physiotherapeuten, beim MRT und schließlich sogar bei einer mit Energiefluss und so, weil ich dachte, dass da doch jemand sein muss, der findet, was ich brauche.“

Es gibt ihn. Es ist ihr Bruder Sven. Er findet, wonach Caro gar nicht gesucht hatte, er nimmt sie mit zum Endurofahren nach Belgien, er bringt sie zu diesem Hang. „Sie ist im Schnee und im Regen bestimmt 100 Mal da hoch, bis sie endlich oben war“, sagt er, zuckt mit den Schultern und schiebt nach: „Aber wenn man so'n Kopf ist wie Caro.“ Was für'n Kopf? Einer, der durch die Wand will? Sie lacht, dann steht sie auf und holt eine Mappe. „Ich zeig dir was“, sagt sie. Es ist ihr Zeugnis aus der zweiten Klasse. „Carolin hat sich mit viel Freude, aber auch mit enormem Ehrgeiz am Sport- und Schwimmunterricht beteiligt“, schreibt da die Lehrerin der Schlehengäu-Schule Gechingen. „Zuweilen riskierte sie fast etwas zu viel und brachte sich dadurch selbst in Gefahr.“



**FÜR MICH IST ES JA NORMAL, WIE ICH FAHRE.
UND ICH HABE RICHTIG BOCK, SCHNELL ZU FAHREN**



KTM, Dani, Caro, Lenni, Danis Tochter Joanna

Die Lehrerin hat gut beobachtet und Caro sich seitdem nicht wesentlich verändert. Mal abgesehen davon, dass sie den Hügel inzwischen wohl im ersten Versuch plattmachen würde. Schon an Pfingsten ist sie das zweite Mal mit ihrem Bruder in Belgien zum Endurofahren, unterwegs kauft sie eine gebrauchte 250er-GasGas. „Wenn schon, dann wollte ich auch ein eigenes Motorrad. Es hatte mir Spaß gemacht, so zu fahren. Ich war irgendwie infiziert. Und wollte mehr.“ Der Zweitakter, den sie sich zugelegt hatte, gibt nach drei Tagen erst mal den Geist auf. Kolbenklemmer, Kurbelwellenschaden.

„Kackstuhl“ nennt Caros Freund Dani Sattler das Ding. Auf dem „Kackstuhl“ sieht er sie drei Tage, nachdem sie sich kennengelernt hatten – übrigens, weil ein gemeinsamer Kumpel den „Kackstuhl“ wieder gerichtet hat – in Holzgerlingen auf der Cross-Strecke fahren. Das heißt, er sieht irgendjemanden auf einer GasGas fahren und fragt Sven: „Sag mal, wo ist denn Caro?“ Sven guckt zu Dani rüber, als wäre der blind oder hätte nicht alle Tassen im Schrank, dann zeigt er auf die GasGas. „Da.“ „Ich habe die Maschine gesehen, aber nicht mit Caro in Verbindung gebracht. Die Körperspannung, die Haltung, die Sortierung auf dem Motorrad. Das sah so gar nicht aus, als wäre die zum ersten Mal auf einer Cross-Strecke.“ War sie aber.

Als sie den Helm abzieht, zeigt ihre Unterlippe leichte Bissspuren, ihre Haare sind zerzaust, sie wirkt, als würden Tausende Ameisen in ihrem ganzen Körper herum wimmeln, und aus ihren hellen Augen schießt ein Strahlen. Es reicht, dass sie davon erzählt, um sie wieder unter Strom zu setzen. „Ich bin da unten über den Sprunghügel“, kommt’s aus ihr raus, „gesehen?“ Dani hatte es gesehen. Er sagt: „Die ist fünf, sechs Meter weit gesprungen und dann aus drei, vier Meter Höhe neben der Strecke gelandet. Da machen viele schlagartig das Gas zu und sich in die Hose. Sie? Gas!“

„Für mich“, sagt Caro dazu leise, „war es ja normal, wie ich gefahren bin.“ Alles eine Frage der Perspektive, „normal“ ist ein dehnbare Begriff, was heißt das schon? Normal ist für Carolin Fitus, eine Sache entweder ganz zu machen oder gar nicht. Normal ist für sie, zu sagen: „Ich glaube, du musst eine Sache machen, um zu verstehen, was dich daran so reizt. Ich habe das probiert und wusste, das will ich machen. Ich habe richtig Bock, schnell Motorrad zu fahren, das flasht mich total.“ Während Dani sagt, er habe sie in ihrem ersten freien Training gesehen und gedacht, sie „wolle sich umbringen“. Normal war es für sie, in je-



FITUS-FACTS:

Carolin Fitus ist am 29.6.1993 geboren. Bei Daimler absolviert sie ein Studium zur Wirtschaftsingenieurin. Nach erfolgreicher Leichtathletik-Karriere und Meistertitel im Stabhochsprung sitzt sie im Frühjahr 2013 das erste Mal auf einer Offroad-Maschine. Im Herbst fährt sie ihr erstes Cross-Rennen, 2014 die DJMV-Saison. Sie fährt fünf Top-Drei-Ränge ein und wird in einem Feld von über 25 Konkurrentinnen Dritte der Damenmeisterschaft. 2015 will sie Top-Ten-Platzierungen im DMV Ladies Cup und bei den MX2-Herren im DJMV. Der Plan für 2016: Starts in der Damen-WM. Carolin Fitus fährt eine KTM 250 SX-F, 45 PS, 102 Kilo.



dem Training ein paar Mal aufs Maul zu fliegen. Es habe sich immer „ganz normal“ angefühlt, und „dann hat es Babatatz gemacht“.

Dass die Sache nicht ganz so normal läuft, wie sie meint, merkt Carolin Fitus, als sie in ihrem ersten Motocross-Rennen, sie fährt es im September 2013, Siebte wird. Nicht, dass sie damit zufrieden gewesen wäre – Siebte werden heißt ja, dass sechs andere schneller waren. Aber diese sechs anderen saßen eben auch nicht erst seit ein paar Monaten auf einer Cross-Maschine. „Die meisten, die mit mir Rennen fahren, haben 15 Jahre mehr Erfahrung. Ich war mit 20 das erste Mal mit dem Motorrad auf der Strecke.“

Wie kommt es, dass sie auf Anhieb so schnell ist? Dass sie – ein halbes Jahr nach ihrem Renndebüt – in ihrer ersten DJMV-Saison fünf Mal aufs Podium fährt und die Meister-

schaft als Dritte beendet? Wie kommt es, dass sie sich vom Fleck weg über 30-Meter-Sprünge ziehen lässt, dass sie es „liebt, zu starten“ und „sich mit den Jungs zu batteln“.

Es gibt nicht eine Antwort, es gibt viele. Die überzeugendste steht Carolin Fitus ins Gesicht geschrieben, wenn sie vom Motocrossen erzählt und davon, wie es sie anspricht, dass ihr Freund an der Strecke steht und immer voll hinter ihr. Seinetwegen, sagt sie, komme sie wieder aus dem Wohnmobil, wenn vorher aus Frust die Türe mal zugeflogen sei. „Dani hat dafür gesorgt, dass ich gleich mit den richtigen Leuten trainiere. Heute coacht er mich wie ein Profi und opfert seine Wochenenden, um mich kreuz und quer durch Deutschland zu den Rennen zu begleiten. Ohne ihn wäre ich nicht da, wo ich heute bin.“ Und, wo ist sie? „Ich habe mir neulich noch mal die Rundenzeiten von meinem ersten Rennen angesehen. Ich war schon total schnell dafür, dass ich gar nicht gewusst habe, was ich da mache.“ Vielleicht deshalb. Vielleicht, weil sie sagt: „Wenn ich mir Gedanken mache,



Schon in der ersten Saison fünf Podestplätze



dann sehe ich schon, es ist gefährlich. Aber wenn ich draufsitze, gibt es nur mich und das Motorrad.“ Was sie antreibt, ist „das Gefühl, wenn's klappt, wenn es dich in einem Anlieger wie gegen eine Wand drückt, du spürst, wie es das Fahrwerk zusammenstaucht, und dann schießt es dich raus über einen Sprung, und ich komme mir vor wie die schnellste Fahrerin der Welt“.

Wenn es nicht so klappt wie erwartet, kann wie erwähnt auch mal die Tür zum Wohnmobil zufliegen. Dani reicht dann meist ein Blick und er sieht „an ihren Augen, dass es gelaufen ist. Auch wenn ich ihr vorher sage: Erwarte nicht, dass alles klappt wie beim letzten Mal. Sie ist sehr streng zu sich“. Der Ehrgeiz.

Im Winter trainierte sie mit Marco Dorsch in Spanien und arbeitete mit Bernd Eckenbach, um fahrtechnisch weiterzukommen. Eckenbach, früher selbst ein halbes Dutzend Mal Deutscher Cross-Meister und Top-Ten-Fahrer in der WM, beschreibt sie als „aufgeschlossen, wissbegierig, zielstrebig, diszipliniert und talentiert. Das Potenzial ist da“, sagt er. Aber Eckenbach spricht auch von Ungeduld und Risikofreude und davon, dass Caro schlicht noch viele Stunden auf dem Motorrad fehlen, um das, was sie fahrerisch kann, zu verfeinern und auch sicher zu können.“ Caro sagt, sie traue sich eben und die Technik hinke noch hinterher. „Aber die Technik kann ich lernen.“ Eckenbach sagt: „Wenn du erst Gas gibst und dann schaust, was dabei herauskommt, kann dich das schnell machen. Aber auch schnell ins Krankenhaus bringen. Man kann das nicht übers Knie brechen, es braucht neben immenser Fitness extrem viel Übung, bis du die Technik ganz intuitiv beherrschst, bis du nicht nur schnell bist, sondern auch exakt und kontinuierlich schnell fährst. Davon ist sie noch ein Stück weg. Aber alles andere wäre ja auch erschreckend.“

Um das mit der immensen Fitness im Motocross ein bisschen konkreter zu machen, erzählt er nur eines, dass er nämlich bei einem WM-Lauf mit Pulsmesser gefahren sei. Der hatte einen Maximalwert von 196 aufgezeichnet und einen Durchschnittspuls von 192. Über die Dauer von 48 Minuten. „Man unterschätzt das total“, sagt Caro. „Die Leute denken oft, das Motorrad macht das alles. Aber nee.“ Auch sie kommt auf der Strecke locker über Puls 180, schindet sich im Studio Stunde um Stunde auf dem Ergometer, mit der Langhantelstange im Nacken bei Kniebeugen und an den Geräten. Kondition, Kraftausdauer, Koordination.

„Wenn ich zurückblicke auf die Zeit, in der ich noch Stabhochsprung gemacht habe“, sagt Caro, „ist da ein lachendes und ein weinendes Auge, ja. Aber das jetzt, das bin noch viel mehr ich, gerade so wegen jeder gegen jeden und Ellbogen raus und voll rein in die erste Kurve.“ Dann setzt sie den Helm auf, zieht sich die Brille an und tritt den Gang rein. Nach hinten schießt es den Dreck weg, als der Reifen durchdreht und sie auf die Strecke rausfährt.

www.fuel-online.de

Text: Michael Orth; **Fotos:** Michael Orth, Rossen Gargolov



Die Ducati Monster 821 Essentially Monster

112 PS Testastretta 11° Motor, rasiermesserscharfes Handling, hochfunktionelle Sicherheitsausstattung, Riding Modes und unverwechselbarer Ducati Sound. Sport Performance, Italienisches Design und ein einzigartiger Charakter: die Monster 821. Essentially Monster.

Ducati Testastretta 11° | DSP Ducati Safety Pack (Bosch 9MP ABS + Ducati Traction Control) | RbW | Beifahrersitzabdeckung | Beifahrerhaltegriffe | vorbereitet für Anti-Diebstahl-Vorrichtung und DDA | Desmo-Service alle 30.000 km | Euro 3 |



STIL HANDSCHUHMACHER

Meister

ERHARD

ER IST EINER DER WENIGEN, UND ER IST
EINER DER LETZTEN IN DEUTSCHLAND.
ERHARD HELD IST HANDSCHUHMACHERMEISTER.
UND FÄHRT SEIN LEBEN LANG MOTORRAD.



RD



ZUR PERSON:

Erhard Held, Handschuhmacher

Erhard Held ist 1946 geboren. Er lernt zuerst das Moped-fahren, dann Gerber und Handschuhmacher. So folgt er nicht nur der Familientradition, sondern hat auch was mit Shakespeares Vater gemeinsam. Der nämlich war auch Handschuhmacher. 1970 bekommt Erhard Held seinen Meisterbrief. Er arbeitet als technischer Geschäftsführer bei Held.



Das Känguru schwitzt unterm Schwanz. Deshalb taugt der Schwanz nichts. Fürs Känguru schon, es braucht ihn zum Hüpfen. Aber zum Handschuhe nähen braucht man ihn nicht, den Känguruschwanz, und das hat mit dem Schwitzen zu tun. „Den Schwanz schmeißen wir weg“, sagt Erhard Held und legt eine Schere zur Seite, die aussieht, als ließen sich damit gleich mehrere Finger mit einem Schnipp abschneiden. Von einem Stapel vor sich auf dem Tisch greift er eine graue Haut, zieht sie unter konzentriertem Blick über seine Hand, dehnt sie an der Tischkante und meint: „Das ist Känguru. Weil das Tier nicht schwitzt, ist das Leder

haltbarer. Wegen der geschlossenen Hautoberfläche hat es eine stabilere Faserstruktur.“ Erhard Helds Finger fahren über ein paar Unebenheiten und dunkle Stellen. Er zieht die Brauen hoch, dann kommt mit einem leisen Schmurren die Erklärung. „Ein paar Fehler hat man immer im Leder, weil das Känguru ja in der Wildnis herumlebt. Da muss man beim Stanzen später genau aufpassen.“

Es läuft Bruce Springsteen im Radio, und zu „Dancing in the Dark“ rumpeln die Stanzen im Produktionsraum in einem ganz eigenen Rhythmus. Ein Handschuhmacher muss jedes einzelne Stück Leder prüfen, Unebenheiten

entfernen, anfeuchten, dehnen, vermessen und ausrichten, bevor er Oberhand und Unterhand, ein Teil nach dem anderen, ausstanzen kann. Die Handschablonen, die er dazu braucht, sehen aus wie scharfkantige Keksförmchen aus dunklem Metall. Aber irgendwie haben sie auch was von Folterwerkzeugen, speziell die für Maßhandschuhe eigens angefertigten Stanzformen mit ihren Schweißpunkten und Verschraubungen. Allein das Stanzen braucht locker eine halbe Stunde, das Nähen dauert gerne vier Mal so lang.

Heraus kommen Handschuhe, die mittlerweile längst aussehen wie Hochsicherheitskonstrukte, und genau das sind sie auch mit Stretch-Partien, Gel-Einsätzen, Dämpfungsschäumen, Spezialnähten, Fingerbrücken, Knöchelschalen und Protektoren aus Karbon und Titan oder Aramid. Manche Paare bestehen aus mehr als 150 Einzelteilen. Im Prinzip aber läuft die Fertigung noch heute so wie vor hundert Jahren – größtenteils von Hand.

„Die Hand“, lässt Erhard Held fallen, als er sich die Skizze für einen Maßhandschuh betrachtet, „ist das Schwierigste, die Finger.“ Sie sind feingliedrig, beweglich, sensibel und beim Unfall das Erste, was wir reflexartig ausstrecken, um uns zu schützen. Weshalb sie selbst Schutz brauchen. „Aber einen Schutz, der möglichst nicht auf Kosten der Beweglichkeit und des Gefühls für die Maschine geht. Automatisiert ist so was ja gar nicht zu produzieren. Ein Helm, ja, eine Hose, ja, aber ein Handschuh? Nein.“

Um den so hinzubekommen, wie Erhard Held sich das vorstellt, braucht es – die Hände. Sorgfalt, Geschick, Ideen und Erfahrung. Erhard Held hat sie. Und sammelt weiter. Im letzten Herbst fuhr er zwei Monate lang mit einer XT 600 durch Österreich über den Balkan Richtung Türkei. Weiter mit Polizeibegleitung durch den Iran und Pakistan bis nach Indien.

„Früher sind ja die Handschuhe oft in Heimarbeit genäht worden. Suppenteller abräumen, und los ging's am Esstisch. Das war noch Mitte der 60er-Jahre so.“ Da war Erhard Held gerade mit seinen Lehren als Gerber und Handschuhmacher im Betrieb der Familie durch und ging nach Millau im Süden Frankreichs, zu der Zeit ein Zentrum seines Handwerks, „um halt mehr und anderes zu lernen“. Sagt er, wie er so ist, ohne groß Aufhebens darum zu machen, so nebenbei halt. Einer, dem das zugute kam, ist Toni Mang.

„Der Toni Mang“, setzt Erhard Held an und bringt sich in Positur, Hände hoch, Handflächen nach vorn, „ist immer

so hin gestanden und hat gewinkt.“ Fröhlich grinsend, weil er sich an der Anekdote, die jetzt kommt, so freuen kann, wedelt Erhard Held mit beiden Händen in der Luft herum. „Aber da gab's diesen amerikanischen Fahrer, wie hieß der gleich, der hatte ein Problem mit dem Winken, Freddie, Freddie Spencer, der zeigte nur ganz ungern seine Hände. Warum? Weil sie nach den Rennen schwarz waren. Das durchgefärbte Leder färbt ab, wir sagen, es blutet aus. Aber der Toni Mang hatte irgendwann keine schwarzen Hände mehr und Spencer ist zu ihm hin und fragte ihn, was machst du denn, dass deine Hände nicht schwarz sind? Und der Mang hat geantwortet: Ich lasse mir die Handschuhe vom Erhard Held machen.“ Der hatte in Frankreich die Idee gehabt, das Leder für ungefüllte Handschuhe nur einseitig mit einer Bürste einzufärben, und zwar nicht nur, wie bis dahin üblich bei modischen, sondern auch bei Motorradhandschuhen. Die neuen Handschuhe brachte Erhard Held zum Ammersee. Mang war voller Vertrauen, wieso auch nicht. „Er meinte oft nur das tut schon, seine Mutter servierte Gugelhupf in der Küche“, erinnert sich Held.

In einer Vitrine des kleinen Handschuhmuseums, das Erhard Held im Sonthofener Ladengeschäft des Unternehmens eingerichtet hat, steht auf eine Holzhand gestülpt Toni Mangs grün-schwarzer Rennhandschuh neben dem



von Peter Öttl und dem von Michael Schumacher. Ein gutes Stück weiter rechts schiebt Erhard Held das Glas der Vitrine zur Seite und sagt, während er auf einen klobigen Dreifingerhandschuh mit Lammfellfutter deutet: „Mit so was an den Händen bin ich damals gefahren im Winter, auf dem Kopf halt eine Mütze. Eigentlich hatte ich ja ein Zugticket für den Weg zur Schule. Aber das habe ich immer verkauft, um am Wochenende ein bisschen Geld zum Ausgehen zu haben.“ Von Sonthofen nach Oberstdorf brachte ihn das Moped, den Sprit saugte er dem Vater aus dem Tank.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Michael Orth



ZUR SACHE: Die Hand

Wir können damit Geige spielen und Zähne ausschlagen, Uhrwerke justieren und Schiffskörper schweißen, sprechen und in der Nase bohren. Gas geben und bremsen. Komplexer und feiner als in unserer um 22 Achsen beweglichen Hand arbeiten Nerven, Muskeln, Knochen und Bänder nicht zusammen. Ein Viertel all unserer Knochen finden sich in der Hand: 27. Gelenke: 36. Muskeln: 39, neun, um allein den Daumen zu bewegen. Der schottische Chirurg Sir Charles Bell schrieb 1833, die „menschliche Hand“ sei „der letzte und beste Beweis für die göttliche Schöpfung“. Das erkennt zwar die Tatsachen, macht aber deutlich, wie besonders die Finger am Ende unserer Arme sind. Evolutionsbiologen und Anthropologen gehen davon aus, dass das Zusammenspiel zwischen der frei beweglichen Hand und dem Gehirn die Entwicklung des Menschen maßgeblich beeinflusste.

Erhard Held mit dem Handschuh, der einst Toni Mang vor schwarzen Händen bewahrte und in der Produktion von Held in Sonthofen, wo Ober- und Unterhände mit speziellen Stanzformen aus dem Leder geschnitten werden. Für Maßanfertigungen werden nach Zeichnungen und Schablonen extra Stanzformen hergestellt



SZENE HINTERHOFGARAGEN IN BERLIN



DIESE HINTERHOFGARAGEN SIND WIE TRESORE. IN IHNEN SCHLUMMERN GANZ BESONDERE PERLEN, TEILS ECHTE RARITÄTEN.



DOCH FUEL BLICKT NICHT NUR HINTER SCHLOSS UND RIEGEL, SONDERN AUCH IN DIE SEELEN EINIGER HAUPTSTADT-SCHRAUBER.

Der Norden war mal Osten, zumindest in Berlin. Der Stadt, die lange nur zwei Himmelsrichtungen kannte. Aus dieser Zeit stammt auch das ehemalige Stasi-Gebäude in Pankow, in dessen Keller sich Martien Delfgaauw sein Refugium geschaffen hat. In der Abstellkammer der DDR schlägt heute das Herz von Berham Customs. Über einen Lastenaufzug gelangt man in den langen Flur des dunklen Untergeschosses. Irgendwo ganz hinten scheint Licht am Ende des Tunnels. Es dringt aus einer angelehnten Stahltür, hinter der sich ein kleines Schrauberparadies verbirgt. Rund dreißig Quadratmeter. Maulschlüssel sind sorgsam an der Wand drapiert – hier metrisch, da Zoll. Durch zwei Fenster fällt ein wenig Tageslicht in den Raum, wie Münzen durch einen Gitterrost – scheinbar für immer verloren. Doch hier gibt es kein Ende, hier ist nur Anfang. Martien ist eigentlich Werbetexter, ein Kreativer. Doch unter Tage, mit Kippe im Mund und Cola in der Hand, schenkt er alten Bikes ein neues Leben. Für sich, Freunde oder Kunden. Aktuell bastelt der lange Kerl im schwarzen Overall an einer zerrupften BMW. Der Anfang dieses Projekts war – wie so oft – ein Tank, von Honda. Stück für Stück kämpft sich Martien nun zum Kern des Motorrads vor. In den Ecken parken zwei Starrrahmen-Triumphs, eine ultraheiße Vespa und Zweirad-Gerippe

aus den 80ern. Überall alte Tanks, Verkleidungen, Poster, Fotos. Und Kleinteile versprengt im ganzen Raum. Ein gemütliches Wohnzimmer für die Schrauberseele.

Quogaika – so nennt Martien seinen Stil. Das ist nicht etwa Esperanto oder Latein. Nein, es war einst das Lieblingswort seiner zweijährigen Tochter, als Gedanken und Wörter noch zügellos aus ihr herauspurzelten. Die Idee, etwas Unkontrolliertes, etwas Nichtssagendes mit Inhalt zu füllen, reizte den Wortakrobaten so sehr, dass er den Neologismus zum romantischen Ideal von Berham Customs erhob. Echt, funktional, detailversessen. Quogaika-Style eben!

Das Streben nach Substanz und Linie, Humor und Ironie ist Martien ein Anliegen, das merkt man. Bullshit, Stress und Hektik bleiben draußen. Markendünkel, Genres und Klischees haben sowieso nichts in seinem Keller verloren. Denn wozu bitte muss man der Kreativität Grenzen setzen oder Schubladen aufmachen? Der einstige Schulabbrecher, Hotelfachmann und Medienmensch ist heute ein Motorradphilosoph und Ästhet. Wie viel Kunst steckt in einem Custombike? Verrät sich der Schrauber, wenn er Kundenwünsche über das eigene Ideal stellt? Wo fängt



ECHT, FUNKTIONAL, DETAILVERSESSEN
QUOGAIKA
NENNT MARTIEN SEINEN STIL





Wenn das der Erich wüsste: eine britische Triumph im Stasi-Keller... An dessen Ende liegt Martiens fast unentdeckte Werkstatt. Wirklich gemütlich, gut ausgestattet, perfekt geeignet zum Experimentieren. Ans Tageslicht kommen die Bikes nur mittels Aufzug



MARTIEN DELFGAAUW, BERHAM CUSTOMS:
Pankow, Stasi-Keller



MICHAEL WEBER:
Kreuzberg, Parkhaus-Appartement

Ohne Strom kein Licht. Michael rupft am Generator, bis ein paar Birnen und der Lärm die Dunkelheit verjagen. Sein kleines, kaltes Reich ist voller Schätze. Griffbereit, dem Tor zugewandt, die Daily Driver, dahinter das ganz edle Zeug für spezielle Momente. Evel Knievel hat auf der Strich-Sieben alles im Griff





DAS RAD DES LEBENS, ES VIBRIERT UND EIERT HIN UND HER

Design an und wo hört Fahrbarkeit auf...? Gedanken, die Martien häufig umtreiben, wenn er bis tief in die Nacht an seinen Maschinen schraubt. Denn hier unten, wo sich die Zeit in Luft auflöst, kann er sich dem eigenen Flow ganz hingeben – in sich ruhend und frei.

Weiter nach Kreuzberg, wo in sich ruhen als Todesurteil verstanden wird. Kein Vergleich zum bürgerlichen Pan-kow! Der Stadtteil im Zentrum brodelte wie angefackeltes Koks auf dem Teelöffel, 24 Stunden am Tag. Und trotzdem, auch inmitten des Multikulti-Trubels, von Peter Fox in einer Nacht zwischen Schwarz und Blau sehr treffend besungen, finden wir einen spannenden Zweirad-Ort. Michael Weber weist uns den Weg zu seiner Garage. Es geht einige Etagen hinauf ins Parkhaus. Zugig ist es, der Tag bleibt draußen. Im kalten Neonschein lässt Michael den Schlüssel ins Schloss gleiten. Als sich die blecherne Schiebetür langsam zur Seite bewegt, zeichnen sich im Schatten abstrakte Silhouetten großer Klassiker ab. Steht da hinten in der Ecke wirklich eine SB4, eine echte BMW Dakar...?

Der Mann mit dem Basecap beugt sich unter die kleine Werkbank. Darauf liegen ein paar Fournales-Stoßdämpfer – ein Spleen. Mit einem Mal wird's brüllend laut. Im Verborgenen hat Michael den Stromgenerator angerissen, denn Energie vom Netz gibt's hier nicht. Statt Stille nun Licht und Gestank. Ein schlechter Deal, denn binnen weniger Minuten ist die Garage vergast. Sich in dieser kleinen Kammer an den edlen Schätzchen sattsehen, sich optisch überfressen wird fast unmöglich, denn die Augen

brennen. Michael ist das fast egal. Er ist schmerzfrei, schraubt hier auch unter widrigsten Bedingungen. Der kurze Blick in seine prall gefüllte Garage enthüllt nicht weniger als sechs Motorräder: die Vespa für Schmuddelwetter, den Scrambler bei Sonne, eine Sportster zum Runterkommen. Auf der /5 lässt's sich gut touren. Im letzten Winkel stehen außerdem eine fast jungfräuliche BMW Paris-Dakar und die Bimota SB4. Ein beeindruckendes, rares Kunstwerk mit Stahlrahmen – Michaels große Leidenschaft. Beide Sportler sind eher Götzen denn Fahrmaschinen, werden selten bewegt. Zwei Königswellen-Ducs wurden bereits ausgelagert – kein Platz...

Erst mal raus hier – für frische Luft und Gedanken sorgen. Michael berichtet, wie er vor vielen Jahren nach Berlin kam. Zuvor leitete er in Augsburg eine Werkstatt für italienische Klassiker. In der Hauptstadt begann dann das entbehrungsreiche Leben als selbstständiger Architekt. Es forderte Opfer: alle Bikes verkauft, für die bloße Existenz, die Miete und einen vollen Magen. Kompromissbereitschaft hat er so gelernt, der Weber-Michael. Weiß nach sieben, acht Jahren der absoluten Zweiradabstinenz zu schätzen, nun wieder vor voller Hütte zu stehen. Mit dem Nachlass eines Sammlers begann irgendwann die zweite Motorrad-Karriere. Seltsam war's schon, die Maschinen eines Verstorbenen zu kaufen. Doch das Rad des Lebens dreht sich weiter. Es vibriert, un stetig und eiernd, das weiß auch Michael nur zu gut.

Die Melancholie verfliegt schnell, als wir uns noch mal in den wilden Osten wagen. Nach Lichtenberg, dorthin, wo



➤ **ANDREAS STEINHOFFER:**
Lichtenberg, Sozialistischer Garagenkomplex



Der alte Ami hat bald wieder einen Motor. Unterdessen sorgen drei Harleys für jede Menge Unterhaltung. Die kleine AWO muss sich zwischen dem Trio nicht verstecken



EINE HARLEY MIT MESSER ZWISCHEN DEN ZÄHNEN

ein Donnerhall! Abgesehen von der Bremse am Vorderrad und minimalster Beleuchtung ist das Teil völlig original. Muntere 90 Pferde prusten aus den schwarzen Nüstern. Mit 160 Kilogramm haben sie leichtes Spiel – eine Harley mit Messer zwischen den Zähnen, orange und ready to race. Jaja... Für Andreas bieten seine Bikes Geschichte und Herz. Seine AWO, die sich unterm letzten Laken versteckt, hat er bereits zu DDR-Zeiten aufgebaut. Alles, was danach kam, war für ihn nur noch unglaublicher, die Potenz des überhaupt Möglichen.

Dem eigenen Antrieb folgen, nach Unerreichbarem streben, die Ziele fest im Blick – das treibt alle drei Berliner an. Und gerade, weil sie es nach ganz eigener Definition geschafft haben, bleiben sie bodenständig, glücklich und erfüllt. Denn was braucht es mehr, als die reale Erfüllung früherer Träume?

— www.fuel-online.de

Text und Fotos: Sven Wedemeyer

Berlin nicht Botox, sondern Graffiti gespritzt bekommt. Jahrzehntlang dominierten hier Trabi und MZ. Als sich jedoch die Garagentore von Andreas Steinhofen öffnen wird klar – Zeiten ändern sich.

Hinter der hölzernen Flügeltür stehen keine ostalgischen Zweitakter, sondern abgedeckte Fabrikate des früheren Erzfeindes: Ein beeindruckender Ami-Schlitten, links davon – unter Laken und Planen – schlummern drei Harleys: zweimal XR, dazu die XLCH von 61. Letztere ist ein Tourer, perfekt für den Trip zur Ostsee. Die beiden Racer sind noch rarer. XRs im Doppelpack, Dirt Track-Ikonen, bekommen selbst Eingeweihte nur selten zu Gesicht. Andreas schiebt die Siebenfußziger nach draußen. Mit mächtigem Kick bringt er den Ballermann zum Laufen –

ALLES DRIN. DAS BIKE. WARTUNG. GARANTIE. NEID.

STREET COMPLETE:

die Harley-Davidson Street™ 750 ab nur 98 €/Monat
inkl. 4 Jahren Garantie und Wartung*



Besuch Deinen Harley® Dealer. Frag nach Street Complete.

MEHR UNTER WWW.HARLEY-DAVIDSON.DE

Raten können variieren durch höhere / geringere Anzahlung und andere Laufzeiten.

*Das Produkt „Street Complete“ besteht aus einer Finanzierung, einer Garantie und einem Wartungsvertrag.

Modell: Street 750, 42 kW, Farbe: Vivid Black, Produkt: HARLEY I OWN™, Kaufpreis: € 7.995,00, Laufzeit: 48 Monate, Netto-Darlehensbetrag: € 8.420,08, Anzahlung: € 1.000,00, 1. Rate: € 68,98, 46 Folgeraten à € 98,00, kalkulierte Schlussrate: € 5.181,04, Gesamtkredit-Betrag: € 9.758,02, effektiver Jahreszins: 4,99 %, gebundener Sollzins p.a.: 4,88 %.

Repräsentatives Beispiel: Vorstehende Angaben stellen zugleich das 2/3-Beispiel gem. § 6a Abs. 3 PAngV dar.

Finanzierungsangebot der Harley-Davidson Finance, ein Service Center der Santander Consumer Bank AG, Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach. HARLEY I OWN™ ist ein Produkt der Santander Consumer Bank AG. Bonität vorausgesetzt. Die Garantie wird von dem in der Garantievereinbarung genannten und unterzeichnenden Vertragshändler gewährt. Versicherer der Garantie ist die CG Car-Garantie Versicherungs-AG. Der Wartungsvertrag wird mit der CAR-GARANTIE GmbH geschlossen und unterliegt der jeweiligen Servicevereinbarung und den dazugehörigen Bedingungen.

©H-D 2015. Harley, Harley-Davidson und das Bar & Shield Logo sind registrierte Marken von H-D U.S.A., LLC.



SCREW IT, LET'S RIDE.



Ein Video zur BLACK PEARL
liegt unter www.fuel-online.de



Das muss KESSELN

WIE VERRÜCKT MUSS MAN SEIN, UM SO ETWAS ZU BAUEN?
WIE MUTIG MUSS MAN SEIN, UM SO ETWAS ZU FAHREN?
UND WAS, IN GOTTES NAMEN, SOLL DAS ÜBERHAUPT?
FUEL FUHR NACH HOLLAND, RAUCHTE NICHT,
HATTE ABER DOCH EINEN HIMMLISCHEN TRIP.

KENNEN Sie das noch? Die Schlüsselszene aus dem Film „Die Feuerzangenbowle“ mit Heinz Rühmann? Da fragt der Lehrer: „Nun, wat is 'n Dampfmaschin'? Da stelle' wa uns ja mal dumm und sage: Dat is 'ne jroße, runde schwarze Raum. Un' der hat zwee Löcher. In dat eene kümmt der Dampf nei un...“ Diese Szene schwirrt mir unweigerlich durch den Kopf, auf der Anreise nach Eck en Wiel in Holland. Überhaupt: Holland! Dort, wo Dope billig und das Land wasserwagenflach ist, scheinen sie auf verrückte Ideen zu kommen. Denn ich bin eingeladen zur Dampflok-Motorradfahrt. Erbauer René van Tuil hat mit dieser seltsamen Konstruktion auf diversen Ausstellungen Preise gewonnen. Weil das Ding abgefahren aussieht. Weil niemand bisher auf so eine Idee kam oder sie vielleicht nicht realisiert hat. Und weil René einige Gags integriert hat. So glimmen unter dem Kessel scheinbar „Kohlen“. Viele Messebesucher hielten kurz die Hand davor, prüften, wie heiß es ist. In Wirklichkeit leuchten dort LEDs. Alles nur Show. Darüber hinaus kann René das Dampflok-typische Pfeifen per Funk auslösen – über ein Luftventil, das per Fernbedienung geöffnet wird. Die umstehenden Zuschauer spritzen dann jedes Mal auseinander. Ich bin gespannt...

Eck en Wiel ist ein 1700-Seelen-Kaff, dessen Häuser wie Sommersprossen auf grünen Weiden wuchern. Zu René gelangt man über einen Deich, der die Region vor der überlaufenden Nederrijn schützen soll.





Volle Fahrt voraus! Leider läuft das Ding nur rund zehn km/h und man taumelt mehr, als dass man fährt. Daran will der Holländer noch arbeiten...

Vor Renés Werkstatt weht eine US-Flagge, zwei Schilder weisen darauf hin, dass er „Authorized Zodiac Dealer“ und „Motorcycle Storehouse Dealer“ ist. Und da steht der Meister auch schon: René van Tuil ist hager, schlaksig und 1,93 Meter groß. Schwarze Jeans, Flanelhemd, Harley-Lederweste, verwohnte Springerstiefel, Edelstahlkette mit Portemonnaie, rotblonde Haare, väterliches Lächeln. „Kommt rein! Kaffee ist warm“, sagt er auf Deutsch. In gutem Deutsch. Wie kommt’s? „Eure Sprache habe ich durchs Schauen von ‚Die Sendung mit der Maus gelernt‘“, grinst er. Das Tüfteln etwa auch? Nein. Renés Vita kann es, was Jobs angeht, mit der von Charles Bukowski aufnehmen: Der smarte Holländer hat als Koch, Konditor, Tortenbäcker, Laborant und Schlosser gearbeitet. Was er dabei nicht gelernt hat, brachte er sich selbst bei. Seit 1990 fährt er Harley-Davidson-Bikes, seit 2007 hat er hier, auf dem elterlichen Grundstück, eine Werkstatt eröffnet. Reparaturen, Umbauten und Tuning an Kundenbikes sichern sein Einkommen. Und wenn er nebenbei wieder mal eine Idee hat, realisiert er sie. So wie diese hier, das



ZUR PERSON:

Der Holländer René van Tuil (43) ist nicht nur ein gewiefter Konstrukteur, sondern auch ein begnadeter Schrauber. Im echten Leben fährt er neben einigen Motorrädern auch einen 1954er-Chevy Pick-up und würde am liebsten in den USA wohnen

pneumatisch angetriebene Zweirad in Dampflok-Anmutung. René hat es „Black Pearl“ getauft. „Im Grunde gab es diese Idee schon“, grinst René, „ein amerikanischer Industriedesigner namens Colby Higgins hatte etwas Ähnliches gezeichnet. Ich schrieb ihn mehrfach an, wollte wissen, ob er was dagegen hat, wenn ich meine Vision davon auf die Räder stelle, habe aber nie eine Antwort bekommen.“ Also legte der Holländer los. Seine Black Pearl entstand innerhalb von acht Monaten quasi nebenbei.

René nimmt einen tiefen Schluck Kaffee und zählt kurz ein paar Harley-Teile auf, die er in der Black Pearl verbaut hat: Riser samt Lenker, Federbeine und Räder ebenfalls. „Der Rest ist improvisiert.“ Es dauert eine gute halbe Stunde, bis der smarte Kerl mir die Funktion der vielen Druckminder-

ventile, Druckanzeigen und Hebelstellungen erklärt hat, die man im Auge behalten oder betätigen muss, damit sich dieses 400-Kilo-Gefährt in Bewegung setzt. Gemeinsam schieben wir es aus der Werkstatt. Unter hochnebelverhangenem Himmel steckt sich René eine Selbstgedrehte an, bläst den Rauch wie ein auftauchender Wal und brummt: „Ich hätte dich vorwarnen sollen. Die Black Pearl läuft höchstens zehn km/h. Ist nicht so einfach, sie zu fahren...“ Nicht so einfach? Er hat’s mir

aber doch ganz einfach erklärt: Ein benzingetriebener Kompressor baut bis zu zehn bar Luftdruck auf. Diese Luft wird über Kupferleitungen und Ventile in einen Druckbehälter geleitet. Von dort aus gelangt sie über ein Ventil, das man über einen Motorrad-Gasgriff ansteuert, weiter an den pneumatisch angesteuerten Dreikolben-Druckluftzylinder. Dieser treibt über ein Gestänge das Hinterrad wie bei einer Dampflok an. Alles ganz einfach. Muffe hab ich dennoch. Und Respekt.

Man sitzt recht hart auf dem alten Traktorsitz, den René von einem Kunden geschenkt bekommen hat. Im Rumpf der „Lok“ ist ein Wagenheber verbaut, dessen Füße gleichzeitig Trittbretter und Hauptständer sind. Für die Fahrt werden sie hochgekurbelt. Zwei Druckminderventile öffnen, Hebel umlegen öffnet die Leitung zwischen Kessel und Pneumatikzylinder. Jetzt noch kurz schauen, ob das riesige Gestänge schwingseitig in Fahrtrichtung steht (falls das nicht der Fall ist und man „Gas“ gibt, fährt die Kiste rückwärts) und dann langsam am Gasgriff drehen. Tsch-Puhh-Tsch-Puhh-Tsch-Puhh – mit Geräuschen wie bei einer echten Dampflok setzt sich die Black Pearl in Bewegung. „Die Geschwindigkeit bleibt immer gleich“, hat René mir erklärt. „Nur: Je größer der Druck im Kessel ist, desto mehr Drehmoment hast du.“ Er gibt es mit maximal 190 Nm an. Doch was heißt das? Bei 400 Kilo? Nicht viel. Vor allem nicht bei der Geschwindigkeit. Zehn km/h erreicht fast ein zügiger Fußgänger. Um schneller zu fahren, müsste er die Ansteuerung des Pneumatikzylinders ändern (Foto oben). Zwei kleine Hutmuttern auf der Achse sorgen fürs Öffnen des gerade nicht benötigten Druckzylinders, man könnte auch sagen: Sie arbeiten wie Nockenwellen und öffnen Auslassventile. Wie auch immer, heute bin ich Lokführer. Über einen Zug kann ich die Dampflok-typisch klingende, pneumatisch angesteuerte Pfeife aktivieren. „Das Originalteil sollte 4000 Euro kosten. Hab ich mir eins selbst gebaut“,

*Steuerzeiten (rechts):
Über zwei Hutmuttern
wird die Pressluft an-
gesteuert. Der Antrieb:
Ein Dreikolben-Pneu-
matikzylinder sorgt für
Vortrieb*



grinst René. Genau wie die Außenband-Bremse, deren Beläge aus einem 1929er-Ford stammen und auf einen Feuerlöscherkopf einwirken. Spätestens jetzt ist man froh, dass die Black Pearl maximal nur zehn km/h erreicht.

www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges; Fotos: Jörg Künstle

TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Einzylinder-Viertaktmotor, 98 cm³ (Antrieb für Kompressor), Druckluftbehälter, Sekundärtrieb über Dreikolben-Druckluftzylinder (BUS- Airdrive) in Verbindung mit Gestänge

BODYWORK: Rahmen: selbsttragende Stahlkonstruktion aus Mercedes-Benz-Stahlfelgen und einem 60-Liter-Lufttank, Bremse vorn: Revatu-Außenbandbremse, hinten: keine, Vorderradführung: Revatu-Schwingenkonstruktion mit Harley-Sportster-Stoßdämpfer, Federung hinten: Traktorsitz, Revatu-Lenker, H-D-Gussräder aus 883 Iron, Rücklicht: chinesische Öllampe, Radstand 1575 mm, Höchstgeschwindigkeit: 10 km/h, Leergewicht: 400 kg

PREIS: unverkäuflich

BAUZEIT: 400 Stunden

WEITERE INFOS: www.revatu.nl

HC³

GENUSSVOLL FAHREN MIT PERSÖNLICHKEIT UND AUSSTRAHLUNG



Als Bremse oder Kupplung – die HC³ macht Ästhetik zum Erlebnis.
Wenn Motorräder mit Kreativität und Liebe zum Detail entstehen und dabei höchste Ansprüche an Sicherheit und Fahrkomfort gestellt werden, ist der neue HC³ Radial Geberzylinder von MAGURA erste Wahl. Namhafte Custombike Profis setzen auf die überzeugende Brems- und Kupplungskontrolle dieser feinen Armatur. HC³ von MAGURA – das Schmuckstück für Kenner. Weitere Infos und Händlerverzeichnis unter hc3.magura.com

POWERED WITH



MAGURA

HC3.MAGURA.COM

Alles auf

BLAU



IHRE MODISCHEN UND HOCH-
PREISIGEN BIKER-JEANS HABEN
DIE SZENE REVOLUTIONIERT.
ABER WER STECKT EIGENTLICH
HINTER DER MARKE ROKKER?

Die beiden Schweizer sind notorisch gut gelaunt. Kai Glatt und Michael Kuratli sitzen im Restaurant und bekommen während des Interviews ihr Lächeln nicht aus dem Gesicht. Es wirkt wie eingemeißelt. Wer sie trifft, zweifelt keine Sekunde daran, dass die zwei Buben früher in einen Zaubertrank voll guter Laune gefallen sein müssen. Vielleicht ist es aber auch der Erfolg, der ihnen das Grinsen ins Gesicht treibt. Verständlich wäre es. Denn Kai und Michael sind die Gründer und Geschäftsführer von The Rokker Company, einem kleinen Schweizer Unternehmen, das mit Kevlar-Jeans seit ein paar Jahren den Markt aufmischt: Ihre blauen Beinhüllen sind nicht nur chic, sondern kosten auch ein kleines Vermögen – 459 Euro muss man für das Top-Modell „Revolution“ in Deutschland auf den Tisch blättern. Und das tun nicht wenige. Mittlerweile haben die Rokker ihre Füße in allerlei wichtige Ladentüren bekommen. In vielen Harley-Stützpunkten sind ihre Produkte kaum noch wegzudenken. Was als krude Idee vor neun Jahren in der Schweiz seinen Anfang nahm, tritt heute den Siegeszug um die Welt an.

Rückblende. Kai Glatt wächst ebenso wie der drei Jahre ältere Michael Kuratli im St. Galler Rheintal auf. Bereits im Teenageralter eint beide eine Leidenschaft: Mopeds. Während Kai mit 13 bereits drei Mopeds daheim stehen hat, an ihnen herumbastelt, aber altersbedingt noch nicht fahren darf, macht Michael zu dieser Zeit bereits die Gegend mit seinen Zweirädern unsicher. „Der

Michael war damals schon bekannt wie ein bunter Hund“, sagt Kai über seinen Geschäftspartner. „Der fuhr wilde Moped-Umbauten: gehoppt, tiefergelegt, laut, glänzend, schrill. Er war für mich damals eine Art Held.“ Die beiden kennen sich vom Sehen und Hörensagen, doch erst das Snowboardfahren bringt sie zusammen und sie freunden sich an. Während Michael eine Lehre als Mechaniker absolviert, studiert Kai Betriebswirtschaft. Ein Auto kann er sich nicht leisten, fährt 125er-Aprilia und als die den Geist aufgibt, kratzt er alles zusammen und kauft sich eine Suzuki Bandit. Als Übergangslösung, wie er heute sagt. Denn Kais Herz schlägt für Harley-Davidson. Seit er als Bub auf der Harley des Onkels saß, gibt es kaum etwas, das er mehr begehrt. Und so kommt es, dass er nach seinem abgeschlossenen Studium als Erstes einen Zwischenstopp auf dem Bau einlegt. Er arbeitet zuerst als Metallbauer, dann als Assistent der Geschäftsleitung in einer Snowboard-Firma, um schnellstmöglich das Geld für die Harley anzuhäufen. Mit 26 endlich hat er das Geld für den großen Traum beisammen – eine Harley V-Rod. Michael hat sich dieses Modell bereits Jahre zuvor gegönnt. Fortan machen sie auf gemeinsamen Ausfahrten die Gegend unsicher. Täglich fahren sie Motorrad, leidenschaftlich gern, Wetter egal. Während sie obenherum auf eine Lederjacke setzen, stecken ihre Beine in Jeans. „Ich wollte immer schon bequem fahren und mit den Klamotten auch durch die Fußgängerzone schlendern können“, wirft Michael ein.



Die Rokker-Bosse Kai Glatt (37, links) und Michael Kuratli (40) mit zwei ihrer Bikes auf Sardinien-Tour: „Zeit fürs Motorradfahren muss immer drin sein“

Im August 2006 sitzen die Freunde nach einer Österreich-Tour bei einem Abschluss-Pils in ihrer Stammkneipe. Wieder sind sie in Jeans gefahren. Zügig, gewagt. Heute sagt Michael dazu: „Ab 30 wirst du halt doch nachdenklich, wenn du in diesen Klamotten mit 150 einen Pass hochbrennst.“ Noch am selben Abend durchforsten sie das Internet nach coolen Protektoren-Jeans. „Wir haben damals drei Anbieter gefunden, mit denen man vielleicht was anfangen konnte. Doch die einzige Jeans, die infrage kam, war eine von der Firma Dragon. Die schien sicher zu sein“, sagt Kai. Und Michael ergänzt: „Sicher vielleicht. Aber sie war nicht schön.“ Schon immer hatten beide einen dogmatischen Grundsatz, der sich später auch in ihrem Geschäftsmodell wiederfinden wird: Lieber nur ein einziges Teil, das gut ist und auch teurer sein darf, als drei billige Teile.

ZUR INFO: www.therokkercompany.com

Seit 2007 produziert das Unternehmen sichere Motorradbekleidung im Vintage-Style. Die Fertigung findet in Italien, Portugal und der Schweiz statt. Das mittlerweile 14 Personen starke Rokker-Team hat derzeit rund 200 Produkte im Programm und liefert weltweit aus. Knapp 70 Prozent des Umsatzes werden in Europa erzielt.

Die beiden Schweizer arbeiten zu dieser Zeit schon lange nicht mehr in ihren anfänglich erlernten Jobs. Michael managt mittlerweile den weltweiten Vertrieb für eine Hightech-Firma und Kai erstellt Businesspläne für Jungunternehmer. Sie flachsen an diesem Augustabend herum: „Wenn's nichts gibt, was uns gefällt, dann lass uns doch einfach selbst eine Jeans bauen. So schwer kann das doch nicht sein...“ Aus der fixen Bieridee reift ein Plan, und Tage später stehen die beiden an der Eingangstür zur Firma Schöller Textilien, nur ein paar Fahrminuten entfernt. Zwei junge Burschen, Biker, unbedarft, auf nette Art naiv und noch nie in ihrem Leben was mit Klamottenschneiderei am Hut, stehen also bei Schöller mit ihrer Vision einer Hightech-Jeans für Motorradfahrer. „Die haben uns gleich ernst genommen“, meint Michael. „Der Verkäufer sagte: Eine gut aussehende Sicherheits-Jeans hätte durchaus Potenzial“, grinst Kai. Schöller hatte bereits Erfahrung auf dem Sektor und für den BMW-Fahreranzug „Maverick“ im Jeanslook Schutzgewebe produziert. Kai und Michael

kaufen ein paar Bahnen davon plus zwei neue Jeans in einem Jeansladen. „Das war vielleicht was“, erinnert sich Kai. „Da standen wir dann mit dem Zeug und überlegten, wer uns das zusammenbaut...“ Da beide keine Ahnung von Textilien haben, laufen sie von Pontius zu Pilatus und jeder, der sich daran versucht, ruft ein paar Tage später an und schimpft. „Beim Versuch, das Gewebe mit der Jeans zu verbinden, haben sich viele die Nadeln zerstört und Scheren verschlissen“, erinnert sich Michael. Beim Wakeboarden lernen sie einen Schneider kennen, der ihnen verspricht, die Gewebe zusammenzubauen. „Ich weiß noch wie heute“, erinnert sich Michael, „am 22. Dezember 2006 standen wir bei dem Kollegen im Laden und nahmen die zwei Prototypen entgegen. Sie sahen klasse aus. Haben aber zusammen weit über 1200 Franken gekostet.“

Nach jedem Feierabend treffen sich die beiden Freunde ab sofort und basteln an einem Marketing- und Business-Konzept. „Wir wussten: Eine sichere Jeans, die einfach spitze aussieht, wird Erfolg haben“, erklärt Kai. Nach viel Bier entscheiden sie sich eines Abends für den Firmennamen Rokker, basteln ein Logo von Hand und lassen es auf die beiden Prototypen nähen. „Dann sind wir mit den zwei Jeans unterm Arm im Februar 2007 auf der Messe Swiss Moto herumgelaufen und haben potenzielle Händler gefragt, ob sie die verkaufen könnten.“ Schon damals liegt die Rokker-Jeans in einer hochwertigen Holz-Box. „Jeder, der die Hose in seiner Verpackung sah, war begeistert“, grinst Kai. „Und jeder hat uns sofort den Vogel gezeigt, als wir sagten, so eine Hose würde 500 Franken kosten“, lacht Michael.



Doch es geht nicht billig. Das in der Schweiz produzierte Schutzgewebe hat seinen Preis und letzten Endes landen die beiden in einer Produktionsstätte in Portugal, in der auch heute noch die gesamte Rokker-Bekleidung genäht wird. „Wir wollten nie in Fernost produzieren, sondern in Europa bleiben“, erklärt Kai Glatt. Als es daran ging, die ersten 500 Jeans anfertigen zu lassen, haben beide ihre letzten Ersparnisse investiert, sind volles Risiko gegangen. „Wir hatten einen Traum“, lacht Michael, „und der sollte wahr werden.“

Der Plan ging auf. Zum einen, weil ihre Produkte gut aussehen und stilvoll verpackt sind. Zum anderen wegen ihres Versprechens: Wer mit einer Rokker-Jeans stürzt und die Hose dabei zerfetzt, bekommt sie ersetzt. Ein weiterer Erfolgs-Baustein ist Besitzerstolz. Ebenso wie Besitzer von Apple-Produkten oder Porsche-Autos zeigt auch der Rokker-Jeans-Typ gern, dass er sich etwas gegönnt hat. Michael beschreibt das so: „Wenn du eine Siebzigjährige mit schiefen Zähnen flachlegst, prahlst du nicht damit. Mit der 18-jährigen Brasilianerin gibst du hingegen an. So ähnlich läuft das auch mit unseren Produkten. Wenn du dir eine Rokker-Jeans gekauft hast, erzählst du es herum.“

Heute, acht Jahre nachdem Kai Glatt und Michael Kuratli mit ihren Prototypen auf der Swiss Moto belächelt wurden, beliefert Rokker die Motorradwelt mit Bekleidung, die stylisch und cool, aber auch sicher ist. Natürlich ist es nicht nur bei der Jeanshose geblieben. Jacken, T-Shirts, Schuhe, Hoodies, Mützen und mehr umfasst das Angebot. Trotz des Erfolgs sind die Schweizer bodenständig geblieben. Und so motorradvernarrt wie eh und je. „Trotz der vielen Arbeit – wir können uns nicht vorstellen, ohne Motorradfahren zu leben“, sagt Michael. Auf die Frage, wie viele Motorräder sie denn besäßen, rechnen beide kurz nach: Michael viereinhalb und Kai fünfeinhalb. Einhalb? „Ja, das MotocrossBike nutzen wir gemeinsam.“ Und wieder lächeln sie. Es ist ein zufriedenes, aber auch dankbares Lächeln. Denn im Roulette des Lebens haben beide richtig gesetzt: alles auf Blau!

www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges; Fotos: Henniges; MPS-Fotostudio (1)

Stylisch verpackt: Wer eine Rokker-Jeans kauft, bekommt sie in einer knuffigen Holzschachtel geliefert

XJR1300 Racer

Classic meets Rock



Abbildung mit aufpreispflichtigen Extras

Und wie die XJR1300 Racer rockt!

Souveräne Drehmoment-Entfaltung aus luftgekühlten 1.300 ccm. Passend dazu das klassisch sportive Caferacer-Feeling. Ein paar Features gefällig? Radabdeckung und Sitzabdeckung aus Carbon, Seitenverkleidung aus Aluminium, schlankes Tankdesign und Clip-on Lenker. Und das Knistern der Kühlrippen gibt es gratis. Als XJR1300 auch ohne Verkleidung lieferbar.

www.yamaha-sport-heritage.de



DER REISELEITER

ER GILT ALS PIONIER IN DEUTSCHLAND: BEREITS 2003 PRÄSENTIERTE JENS VOM BRAUCK MIT SEINER DUCATI FLAT RED EIN RADIKAL REDUZIERTES MOTORRAD. MITTLERWEILE SIND DERARTIGE UMBAUTEN SCHWER IN MODE. FUEL HAT IHN BESUCHT UND GEFRAGT, WOHIN DIE REISE IM MOTORRADBEREICH GEHT.

Ein Genie beherrscht das Chaos – selten hat der Spruch besser gepasst als bei Jens vom Brauck. Wer das Reich des 44-jährigen Selfmade-Designers in einem Kölner Industriegebiet betritt, den erschlägt ein Mix aus Werkzeugen, Postern, Zeichnungen, Museumsgeköns, Motorradteilen und Tinnief. In dieser Umgebung entstanden in der jüngsten Vergangenheit aufsehenerregende Motorräder oder auch Umbauteile, die Jens in Kleinserien fertigt und vertreibt. Der gelernte Industriemechaniker ist seinem eigenen, unverkennbar reduzierten Stil über die Jahre treu geblieben: Ein JvB-Motorrad ist flach, martialisch, funktionell und rebellisch. Es ziert vorn eine flache Lampenmaske, kommt mit einer Solositzbank aus und ist von allem befreit, was man zum Fahren nicht braucht. Dieser Aspekt des Minimalistischen zieht sich durch sein Leben. Er unternahm Reisen, die wenig kosteten, doch viele Erinnerungen generierten. Er braucht keine Tapeten oder Eichendielen, um sich wohlfühlen. Und er hat Benzin, ohne zu tanken. Es ist in seinem Blut.

Text: Rolf Henniges Fotos: Rossen Gargolov



IM INTERVIEW:

Jens vom Brauck, Customizer und Designer

FUEL: Jens, als ich dich vor ein paar Jahren das erste Mal besucht habe, fuhrst du diese verranzte SR 500. Die steht ja immer noch hier rum...

JVB: Die SR habe ich mit 19 Jahren gekauft. Seitdem fahre ich sie, lange Zeit täglich sogar, und hey: Ich bin jetzt 44! Die hat knapp 250.000 Kilometer auf dem Buckel. Es gibt nur einen Unterschied: Bis vor zehn Jahren noch hat jeder gedacht: Der Brauck, der Depp, fährt mit dieser Schrottkiste spazieren. Der ist entweder pleite oder verrückt. Heute dreht sich jeder nach dem Ding um oder die Menschen bleiben neben ihr stehen und glotzen. Sie ist cool. Das finden sogar die Kids.

FUEL: Hast du dafür eine Erklärung?

JVB: Weil wir in einer Zeit leben, in der das Ehrliche, Alte, Authentische schwer gefragt ist. Heute hat man einen totalen Overkill an neuen, hochtechnisierten Dingen. Dein Türöffner erkennt dich am Schritt, er öffnet automatisch, du betrittst den Raum und sagst: Licht! Und es wird hell. Die ganze Generation Internet, die mit Elektronik aufgewachsen ist, freut sich tierisch über mechanische Dinge, die begreifbar und gealtert sind, die Leben an sich haben. Es ist der Kontrast zum Computer.

FUEL: Wenn die Menschen wieder auf der Suche nach solchen Dingen sind, wird es dann nicht zwangsläufig wieder Dinge geben, die diesen Spirit transportieren?

JVB: Du kannst nicht in der Zeit zurückmarschieren und sagen: Ich bau jetzt einfach wieder eine SR. Yamaha hat die hier in Deutschland zwar wieder auf den Markt gebracht, doch schau sie dir an: Die Kiste hat nur noch 400 Kubik und 23 PS. Nein, irgendwann, und da bin ich mir ziemlich sicher, wird sich der



Just be yourself: Jens verkleidet sich nicht, um einer Szene anzugehören – er ist authentisch

Elektromotor durchsetzen. So etwas kann man auch schön machen, das muss nicht zwangsläufig aussehen wie Kampfstern Galactica. Beispielsweise wie ein klassisches Motorrad...

FUEL: Wobei wir wieder beim Thema sind: Wie siehst du die Zukunft? Mal abgesehen vom Elektromotor.

JVB: Bezüglich Motorradfahren? Nun, die Industrie hat lange krampfhaft versucht, junge Menschen aufs Motorrad zu bekommen. Das hat nicht funktioniert. Stattdessen holen sich die Jungen jetzt alte Motorräder von der Straße und entdecken das Feeling selbst.

FUEL: Was, meinst du, hat die Industrie falsch gemacht?

JVB: Die Industrie ist den Forderungen nachgekommen. Sie haben die ständigen Rufe nach mehr Sicherheit, Schutz, Komfort und außergewöhnlichem Styling erhört und umgesetzt. Das Ganze ist jedoch irgendwann aus dem Ruder gelaufen. Mit riesigen Verkleidungen, Stereoanlagen, Heizungen, ABS, Traktionskontrolle, Scheibenwischern... Nein, dieser Weg war das genaue Gegenteil davon, was Motorradfahren sein soll. Es geht nicht bedingungslos darum, dass Motorradfahren sicherer und effektiver wird. Vorrangig geht es auch nicht darum, dich möglichst behütet und effektiv von A nach B zu bringen. Ein Motorrad ist meiner Meinung nach dann effektiv, wenn es dir am meisten vermittelt.

FUEL: Und darum belebt der Nachwuchs die alten Kisten wieder?

JVB: Ja. Denn Gefahr ist sexy. Motorradfahren ohne Verkleidung und Hundertkanal-ABS ist gefährlich und abenteuerlich. So wie früher halt. Diese Generation ist ebenso rebellisch wie wir es früher waren. Die wissen ganz genau, was passiert, wenn du stürzt. Aber sie brauchen auch keine 200 PS, um glücklich zu sein. Außerdem ist es in Mode gekommen.

FUEL: In Mode? Ist das nicht fatal? Dann kommt es doch auch schnell wieder aus der Mode, oder?

JVB: Das könnte sein. Vielleicht spielen Café Racer, Bobber, Scrambler oder Flat Tracker schon in ein paar Jahren keine Rolle mehr. Überhaupt: Mode! Ich habe den Szenezuwachs durch die Hipster zu Beginn viel kritischer gesehen, dachte, die Leute interessieren sich nur für den Lifestyle, die damit verbundenen Klamotten und sehen das Motorrad eher als Accessoire. Doch dann bin ich in Paris Meeting-Typen mit ihren umgebauten Maschinen begegnet, die für Chanel und Co. gearbeitet haben. Das waren Modemacher und Designer, die weiter nichts gemacht haben, als sich täglich mit Proportionen auseinanderzusetzen. Die hatten richtig coole Motorräder gebaut und sind damit auch gefahren. Ich sage: Einerseits ist Mode vielleicht ein Fluch, weil sie kommt und geht. Aber sie zieht auch neue Leute in die Szene, die hängen bleiben.

FUEL: Wie kommt eigentlich dieser Umbau-Hype zustande? Auf der ganzen Welt wird derzeit herumgefrickelt.

JVB: Falls es einen Urknall gab, dann vor vielleicht 20 Jahren in Japan. Diese Bewegung wurde von Deus ex machina zu Beginn des neuen Jahrtausends aufgegriffen und zum Kult generiert. Dass die Sache derzeit so boomt, hat aber auch einen trivialen Grund: Aufgrund der Finanzkrise hatte in Amerika kaum noch jemand Geld, um sich neue Motorräder zu leisten. Also nahm man bestehendes Material und baute es cool um. Der Trend ist also auch aus der Not heraus geboren.

FUEL: Welcher Customizer hat deiner Meinung nach den größten Einfluss und welcher ist dein persönlicher Hero?

JVB: Roland Sands hat viel für die Szene gemacht. Er war der Erste, der mehr als nur Harley im Fokus hatte. Roland ist kompromisslos und mixt alle Stile. Mein persönlicher Hero, wenn man so will, ist der Engländer Paul Scott, in den 2000ern eine bekannte Größe im Custombereich. Ich habe ihm damals Fotos meines ersten Umbaus, der Flat Red, gezeigt. Er sagte: „Du wirst Aufmerksamkeit damit erregen, aber ich weiß nicht, ob die Welt das schon versteht.“ So war's dann auch. Die Zuschauer wählten sie aus 5000 Einsendungen auf den 100. Platz. Die Fachjury aus dem Designbereich jedoch auf den ersten Platz.

www.fuel-online.de

Das Interview führte Rolf Henniges



JvB-Umbauten: „Flat Red“ aus 2003 und „Infrared“ aus dem Jahr 2015

GADGETS FÜR BIKER

ALU-KOTFLÜGEL CLUBMAN

Für die Umrüstung aktueller Modern Classics oder Youngtimer bietet LSL Aluminium-Kotflügel in perfekter Qualität an. Die Kotflügel gibt es in verschiedenen Ausführungen mit unterschiedlichen Radien und Längen.

Alle Kotflügel werden mit polierter Oberfläche und einer gebördelten Stirnkante geliefert. Um die Montage zu erleichtern, bietet LSL für aktuelle Modern Classics fertige Montagesätze zu den Kotflügeln an. Hiermit können wir die Modelle CB 1100 F, W 650/800, Guzzi V7 und alle Triumph-Twins bedienen. Passend zu den Kotflügeln gibt es ein neues Rücklicht mit solidem Aluminiumgusshalter im Stil der 60er-Jahre.

www.lsl.eu



TIME TO HIT THE ROAD

NEVADA-Lederjacke von GC Bikewear

Robuste Vintage-Jacke aus erstklassigem, weichem Büffelleder. Herausnehmbare bequeme CE-Protektoren • Zwei Einschubtaschen und zwei Brusttaschen mit Reißverschluss • u.v.m. • ab 279 Euro



RICHA DAYTONA Aus hochwertigem Buffalo-Leder und Vintage Cotton-Futter. Herausnehmbares Winterfutter, Polyester • Im Thermo-Innenfutter eine Handy-Tasche und eine Tasche für Papiere • u.v.m. • ab 399 Euro



www.grandcanyonbike.eu



GUTES SEHEN IST WICHTIG. GUTES ANKOMMEN AUCH

Ganz gleich, wohin die Tour geht: Der Jethelm FM RS21 Dekor sorgt mit seinem großen Gesichtsfeld für Durchblick. Und dafür, dass man rundum gut rüberkommt.

- Helmschale aus Polycarbonat mit UV-Schutz-Lackierung
- Großes Gesichtsfeld
- Kratzfestes Schnellwechsel-Visier/Fliegervisier
- Innenausstattung mit Sanitized®-behandeltem Polster
- Schnellverschluss-Steckschloss
- Größen: XXS bis XXL

Im Fachhandel erhältlich;
ab 104,90 Euro;
www.fmhelmets.de





NEXX HELME – SICHERHEIT UND QUALITÄT

Spätestens seit im Jahr 2007 ein Re-Styling der Marke Nexx erfolgte, ist das innovative Unternehmen für seine tollen Helmdesigns bekannt. Zweifelsohne macht mit einem Jethelm wie dem Nexx X60 Vintage die Fahrt auf dem Chopper gleich doppelt so viel Spaß. Und gerade die Biker-Ladys erfreuen sich an der Tatsache, dass der Nexx X60 Vintage auch für Frauen tragbar ist. Die Außenschale teilt sich im unteren Drittel mit einer Lederapplikation. Mit den gedämpften Farben und dem 60% getönten Visier wirkt er sehr exklusiv.

www.nexxhelme.de

MIT SICHERHEIT MEHR SPASS AM BIKE

Ehrliche alte Technik hat ihren ganz besonderen Charme – aber leider auch ihre Schwächen. Wer mit seinem 70er- oder 80er-Jahre-Schätzchen nicht nur richtig Gas geben, sondern auch richtig bremsen will, der sollte sich im TRW Lucas-Sortiment umschauen. Das Traditionsunternehmen bietet auch für viele ältere Modelle Bremsbeläge mit modernen Mischungen, passende Bremsscheiben und Stahlflex-Leitungen für den perfekten Druckpunkt.

www.trwmoto.com



RIDE WITH STYLE

Die Faszination des klassischen Motorradstils bringt die iXS-Lederjacke HARDING voll und ganz zum Ausdruck. Neueste Technologien und die Liebe zum Detail runden diese Motorradjacke aus robustem und unübertrefflich weichem Rindsnappale in High-End-Qualität ab. Mit austrennbarer Thermoweste sowie geprüften Schulter- und Ellbogenprotektoren und Rückenprotektor (Level 2), ebenfalls herausnehmbar. Die Jacke gibt es in den Größen 46 bis 60.

www.ixs.com; 529,90 Euro



SCHWEDISCHES GOLD IM SCHWARZEN GEWAND

Öhlins ist eine Marke, die mit Rennsport auf allerhöchstem Niveau verbunden wird. Doch damit nicht genug, denn wir können auch anders.



Mit unserer brandneuen Produktpalette für Motorräder aus der Schmiede von Harley-Davidson und die aktuell angesagten Café Racer stellen wir uns nun noch breiter auf.

Unsere neue BLACK LINE mit dezenten Goldakzenten in verschiedenen Ausführungen und der universellen konventionellen Gabel in Schwarz und Gold, lässt kaum noch Wünsche offen.

Für Detailinformationen kontaktieren Sie bitte Ihren nächstgelegenen Öhlins Stützpunkt oder besuchen Sie unsere Webseite:

www.ohlins.eu



BULLET 1000: CLASSIC MEETS HIGHTECH



Kellermann
www.kellermann-online.com

Die klassische „Bullet“-Form wurde über das klare Kellermann-Design neu definiert und mit der modernsten Elektronik ausgestattet. Ein „Highlight“ ist die neu entwickelte Lichttechnik (Kellermann-HPT), die ein homogenes, ringförmiges Abstrahlen ermöglicht und erneut Zeichen setzt. Denn Designqualität hört bei der Gestaltung und Oberfläche des Produkts nicht auf, sondern definiert sich auch über das abgestrahlte Licht. Überzeugen konnte der Bullet 1000 bereits vor dem Verkaufsstart die hochkarätige Jury des „Red Dot Design Award“. Das international besetzte Expertengremium prämierte den Bullet 1000 mit der Auszeichnung „Red Dot: Best of the Best“ für höchste Designqualität und wegweisende Gestaltung. Diese Auszeichnung wurde nur an eine exklusive Auswahl aller eingereichten Produkte vergeben.



Der Bullet 1000 ist in den drei Technikvarianten erhältlich: extreme Blinker, Blinker mit gelbem Positionslicht und Blinker mit Brems- und Rücklicht.

www.kellermann-online.com



DER CAFÉ RACER UNTER DEN ACTION CAMS

Die Action Cam TELEFUNKEN FHD 170/5 ist der Geheimtipp unter den Action Camcordern: Hochwertigste Komponenten, top Verarbeitung, und alles enthalten, was für Motorradfahrer wichtig ist. Die solide Saugnapfhalterung und die Fernbedienung machen die Nutzung am Motorrad zum Kinderspiel. Der leistungsstarke Akku garantiert lange Filmfreude. Im großen Action Cam-Vergleich von MOTORRAD in Heft 19/2014 mit „sehr gut“ bewertet. Erhältlich zum Beispiel bei Amazon, Conrad und Otto sowie jetzt auch bei Hein Gericke.

Die TELEFUNKEN FHD170/5 – der Café Racer unter den Action Cams. Kein Schnickschnack, einfach großartige Aufnahmen! Weitere Produktinformationen unter www.millennium2000.de

Als Starterpaket FHD 170/5 PURE: 119 Euro;

Als Komplettsset FHD170/5 ULTIMATE: 199 Euro



MOTORRAD
kauf^{tipp}

GLANZLOS GLÜCKLICH!

Das neue S100 Matt-Wachs-Spray schützt alle matt lackierten oder folierten Motorradoberflächen inkl. Helme lang anhaltend vor Umwelteinflüssen (z. B. Regen, UV-Strahlung etc.)

Dabei bleibt das matte Erscheinungsbild erhalten.

www.s100.de; 12,99 Euro



MOTORRAD
Urteil 07/2014: **sehr gut**

PREMIER – PASSIONATE ABOUT HELMETS SINCE 1956

Vintage Die Kundenwünsche sind für Premier immer sehr wichtig, und aus diesem Grund haben sie das Topmodell Vintage entwickelt: im Design up to date, optimale Passform und Verarbeitung – entwickelt für den Biker, der einen offenen Helm tragen will, aber auf Sicherheit nicht verzichten möchte. Besteht aus DCA · integriertes, leicht getöntes Visier · Innenfutter und Wangenpolster aus Anti-allergischem, saniertem Gewebe · Schnellverschluss · ECE 22-05 geprüft · Gewicht: 990 +- 50 gr. · **ab 229 Euro**

Trophy Premier ist eine der historischen und ältesten Marken im Motorradhelm-Business, und das Programm 2015 wurde mit einem Retro-Integralhelm ergänzt. Modernste Sicherheitsstandards · Außenschale DCA-Faser · Visier mit kratzfester Oberfläche · Doppel-D-Ringverschluss · ECE 22-05 geprüft · Gewicht 1290 +- 50 gr. · **ab 249 Euro**

www.grandcanyonbike.eu



SON OF ANARCHY

ER IST TRENDSETTER, MOTORSPORTLER, DESIGNER UND IRGENDWIE AUCH EIN VERRÜCKTER: ROLAND SANDS MISCHT SEIT JAHREN DIE SZENE AUF UND GIBT IHR NEUE IMPULSE. FUEL HAT IHN BESUCHT UND FUHR SEINE CLUB RACER-VERSION. EIN BIKE, WIE ES IN DER SERIE „SONS OF ANARCHY“ GEHYPT WIRD.



Klar, im Grunde genommen ist dieses Bike kein Club Racer, sondern ein Club Fighter“, lacht Roland. „Wir haben ihm den Namen Dyna Ripper gegeben.“ Der kalifornische Customizer lässt den Zündschlüssel kurz in der Hand baumeln und übergibt ihn. Viel Spaß in L. A. Kein Problem. Wolkenloser Himmel, 28 Grad, laues Lüftchen, voller Tank und viel Zeit. Auf Knopfdruck brüllt der Dyna Ripper los. Wundert’s jemand, wenn die Maschine, für die die Kultserie „Sons of Anarchy“ Pate stand, letztlich auch ein klein wenig anarchistisch rüberkommt? Nein! Den Tacho sucht man ebenso vergeblich wie Blinker, Spiegel oder db-Killer. Ein wenig Harley Street Bob-Feeling will wegen des hohen Lenkers aufkommen, aber nur ein wenig eben. Roland Sands hat die Linie dieser Dyna Glide verändert, hat Front- und Heckfender sowie Tank neu gestaltet und dem Motorrad eine RSD-Halbschale verpasst. Es erinnert entfernt an Café Racer. Und wo wir schon dabei sind: Auch die leichten Del-Mar-Räder mit 19 Zoll vorn und 17 Zoll hinten, die Trac Dynamics-Schwinge in Verbindung mit längeren Progressiv-Suspension-

Federbeinen oder die RSD-Auspuffanlage verpassen diesem Club Racer einen schnellen, coolen Auftritt. Schnell ist er in jedem Fall. Ungemein kräftig auch. Beim Sprint vom Parkplatz auf die Mainroad riskiert man ungewollt einen Schulterblick, schaut, ob der glühende kalifornische Asphalt noch an Ort und Stelle ist, sich nicht gewellt hat, oder eine Schneise entstanden ist. Warum? Der heiß gemachte, luftgekühlte V2 presst spürbare 120 PS und 163 Nm Drehmoment aus 1750 cm³. Genug,

Macht an: gefräste Speichen, Alu-Schwinge





um Wheelie zu fahren. Dabei läuft er sehr sanft und nicht so rau wie manch anderer, hochverdichteter V2 amerikanischen Ursprungs. Einziges Manko: Krümmer und Hose haben engen Kontakt. Und der Krümmer wird verdammt heiß. Vorsicht also! Vorsicht gilt auch fürs Bremsen, denn die Scheiben und Sättel von Performance Machine beißen giftig. Aber was genau ist die Dyna Ripper? Für einen Chopper ist sie eindeutig zu sportlich. Für ein sportliches Bike ist die Ripper eindeutig zu chop-

per- und cruiserartig. Spaß macht sie trotzdem. Einlenken geht wie von selbst, der Motorpunch beeindruckt, das Ansprechverhalten und die Dämpfung des Fahrwerks ebenso. Sagen wir es mit Rolands Worten: „Mit Club Racern kann man nicht nur stilecht und schnell vom Tatort türmen. Es sind auch Bikes, die wegen ihrer Performance auch auf Kurvenstrecken ungemein Spaß machen.“ Was Roland sonst noch zu sagen hatte, steht im Interview auf der Folgeseite.

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Henniges, Joe Hitzlsperger (1)

Club Racing: Mini-Apehänger, Gabelbrücken, Halbschale



Plexiglas-Fenster, Edelstahl-Auspuffanlage und mächtig Dampf



IM INTERVIEW: Roland Sands, Designer, Custombikebuilder

FUEL: Roland, was hat es mit den Club Racern auf sich?

ROLAND SANDS: In den USA bezeichnen wir Motorräder, die bevorzugt von Motorrad-Clubs oder -Gangs gefahren werden, als Club Bikes oder auch Club Racer. Sie sind meist für Speed gebaut und haben ein wenig Windschutz. Die Jungs überbrücken damit lange Distanzen und wollen komfortabel fahren, ohne auf coolen Auftritt zu verzichten. Die Fernsehserie Sons of Anarchy über eine Motorrad-Gang war bei uns in den USA ein Riesenerfolg. Darin spielen umgebaute FXRs und Dyna Glides eine große Rolle. Die Dyna Ripper ist meine Interpretation eines Club Bikes, wir haben insgesamt schon sechs davon gebaut.

FUEL: In Deutschland sind Club Bikes derzeit kein Thema...

ROLAND SANDS: Kann sein. Es dauert immer ein, zwei Jahre, bis US-Trends in Europa ankommen. Vor drei, vier Jahren beispielsweise war es bei uns trendy, Sportster als Café Racer umzubauen. Das ist derzeit in Europa schwer angesagt.

FUEL: Du bist einer der weltweit angesagtesten Designer und Motorradbauer. Hast du dafür eine Erklärung?

ROLAND SANDS: Oh, Mann! Sagt man das? Vielleicht kam es dazu, weil ich immer schon gern gezeichnet habe, bereits in der Grundschule. Die Liebe zu Formen war damals bereits zu erkennen. Aber ich war ein echtes Party-Kid und habe im Teenageralter wild gefeiert, da war nichts mit Design oder so. Meine Asphalt-Rennsportkarriere hat mich letztlich Zielstrebigkeit gelehrt. Wenn ich einen Umbau realisiere, blicke ich auf meine Rennen zurück und auf die Rennen, die ich live gesehen habe. Denn mein Vater nahm mich zu jeder Art von Rennen mit: Dirt Track, Flat Track, Motocross, Speedway und Custom-Shows. Diese Einflüsse finden sich in meinen Bikes wieder.

FUEL: Gibt es etwas, das du nicht anfassen würdest?

ROLAND SANDS: Ich würde nie ein altes Vintage-Bike zerstören oder ein Rennbike mit Historie. Man darf den Respekt vor der Geschichte nicht verlieren. Egal, ob ein Motorrad vierzig Jahre im Schuppen stand oder gefahren wurde.

Sorry, muss nur kurz noch Autogramme schreiben...



FUEL: Du hast bei Ducati, KTM, Harley, Triumph, Victory und Indian Hand angelegt – es fehlt ein Umbau auf Basis eines japanischen Vierzylinders. Kein Interesse?

ROLAND SANDS: Shit! Yeah, das ist ein Loch, das ich füllen sollte. Unbedingt sogar. In meiner Werkstatt steht zwar eine alte R1, doch wenn wir ein Projekt realisieren, sollte es aus der Zeit meiner persönlichen Heros stammen: Eddie Lawson, Wayne Rainey und Kenny Roberts...

FUEL: Apropos persönliche Heros. Hast du auch einen im Custombike-Bereich?

ROLAND SANDS: Arlen Ness, ganz klar. Der hat lange Zeit fantastische Sachen gemacht. Und er ist ein super Typ als Mensch. Als ich ihn zum ersten Mal traf, war ich im Kopf noch ein Kind, völlig durchgeknallt, und er hat mich ernst genommen und respektvoll behandelt. Arlen ist wirklich klasse.

FUEL: Was war technisch die größte Herausforderung?

ROLAND SANDS (überlegt ein paar Sekunden): Die größte Aktion war es, den Yamaha TMax zu strippen. Aber auch aus der Ducati Desmosedici einen Flat Tracker zu bauen. Aus der Indian Chief einen Board Tracker zu machen, war ebenfalls irre.

FUEL: Indian – gutes Stichwort. Meinst du sie haben hier, in den USA, das Zeug, Harley den Rang abzulaufen?

ROLAND SANDS: Das kann ich nicht beantworten. Aber ich denke, BMW wird auf lange Sicht den US-Markt aufmischen. Was die mit der R nineT machen, ist richtig – sie holen junge Leute aufs Motorrad. Denn: Wenn du nur nach den Ü50ern fischst, dann schaust du nicht auf die Zukunft des Motorradfahrens.

FUEL: Zukunft? In Sturgis beispielsweise sind rund die Hälfte der Besucher über 60. In 15 Jahren wird von denen kaum noch jemand auf dem Bike sitzen...

ROLAND SANDS: Das ist auf der einen Seite traurig. Auf der anderen eröffnet das ganz neue Perspektiven. Denn stell dir mal vor: All die vielen Bikes, die nicht mehr gefahren werden, kommen plötzlich auf den Markt. Ein Überangebot. Die Motorräder werden somit billig. Dann können sich die Jungen wieder eins leisten. Unsere Zukunft ist also gesichert.

FUEL: Na, wenn das keine guten Aussichten sind! Danke fürs Gespräch.

Mehr Infos über Roland Sands und seine Umbauprojekte unter www.rolandsands.com



www.fuel-online.de

Das Interview führte Rolf Henniges

STREET REBELS

INDIVIDUELL & STYLISH

Zum Beispiel:



FREMONT Lederjacke

€ 259,⁹⁵

DALLAS Lederjeans

€ 219,⁹⁵

MIT STARKEN MARKEN:



BIKER FASHION

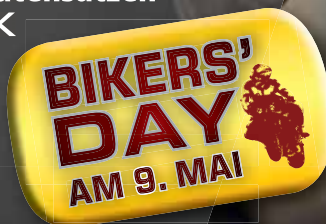


und vielen mehr.

➤ 3.500 Modelle mit über 165.000 Datensätzen
in der POLO BIKE DATENBANK

➤ über 40.000 PRODUKTE

➤ über 90 STORES



Storeadressen & Öffnungszeiten unter

www.polo-motorrad.de



Weil ich Motorrad fahre.



Hanna? WER IST?

IM WINTER FLATTERTE FOLGENDE PRESSEMITTEILUNG IN DIE REDAKTION:
EINE KLEINE MANUFAKTUR IN WUPPERTAL STELLT WIEDER LEDER-KABELBINDER HER.
HANDMADE BY HANNA. WAS UND WER STECKT DAHINTER?

KNAGA-MOTO – das klingt irgendwie japanisch. In Wirklichkeit setzt sich Knaga aus den Nachnamen der beiden Hauptprotagonisten zusammen: Knapertsbusch und Gabriel. Doch davon später. Als die Pressemitteilung über die Herstellung eines längst vom Markt verschwundenen Produkts auf dem FUEL-Tisch landet, ist man zunächst skeptisch. Irgendwo in Nordrhein-Westfalen stellt angeblich eine gewisse Hanna Leder-Kabelbinder in Handarbeit her. Das Foto auf der Knaga-Moto-Internetseite zeigt eine Blondine am Fenster, die irgendwas in ihren Händen hält. Irgendwas. Irgendwo. Genau.

Erster Gedanke: Eine von Bösewichten gehaltene, polnische Arbeitssklavin wird an zugigen Fenstern im fernen kalten Osten gezwungen, aus chemieverseuchten Lederhäuten fraglicher Herkunft mit Schere, Nadel und Faden fadenscheinige Custom-Produkte herzustellen. Könnte ja sein. Die Welt ist schlecht.

Das Gegenteil ist der Fall. Die Geschichte über „The Fixer“ – so heißt der Leder-Kabelbinder übrigens – ist eine ganz andere und beginnt in der Garage von Rainer Gabriel, einem 55-jährigen Illustrator und Motorradfreak aus Düsseldorf. Beim Ausmotten der Royal Enfield seines Vaters stellt er fest, dass die daran ver-

„DIE LIEBE ZU ALTEN DINGEN WURDE MIR IN DIE WIEGE GELEGT“

wendeten Leder-Kabelbinder das Zeitliche gesegnet haben. Er sucht Ersatz, überall, wird jedoch nicht fündig. Rainer denkt sich: Mensch, so ein Kabelbinder aus der guten alten Zeit würde heute bestimmt so manchen Käufer finden – vorausgesetzt, es gäbe ihn noch. Rainers Freund Pierre ist der Bruder von Hanna Knappertsbusch, einer 34-jährigen Schneiderin und Modedesignerin aus Wuppertal. Auf einer Familienparty erzählt Rainer ihr von der Idee, wieder Kabelbinder aus Leder auf den Markt zu bringen. Handmade. Customized. Unter eigenem Label. Hanna, die bis dato noch nie mit Leder gearbeitet hat, ist begeistert. Denn sie steht auf alte, zeitlose Dinge, die wertig sind. Der Rest ist schnell erzählt.

Hanna Knappertsbusch und Rainer Gabriel gründen das Label Knaga-Moto, und mit ersten Prototypen der Lederbinder in der Hand rennt Rainer auf dem Kult-Motorradtreffen Glemseck 101 über die Stände und preist sein Produkt an. Es findet nur mäßigen Anklang. Viele begrüßen die Idee. Doch nur wenige würden 14,95 Euro für einen Kabelbinder aus Leder ausgeben.

FUEL hat Hanna in ihrer Altbau-Wohnung in Wuppertal besucht. Das Faible für altgediente Möbel und Trödel ist bei der gebürtigen Solingerin unübersehbar – über die Hälfte der Wohnungseinrichtung besteht aus Möbeln der 1940er- bis 1970er-Jahre: Tische, Stühle, Sofas, Klavier. „Die Liebe zu alten Dingen ist mir praktisch in die Wiege gelegt worden“, sagt sie. Ihr Vater werfelt ständig an älteren Fahrzeugen, die viel Zuneigung einfordern: Buckel-Volvo, Unimog, Horex Regina 350 und ein betagter



*Handmade by Hanna:
Es dauert rund 25
Minuten, bis ein
Leder-Kabelbinder in
Handarbeit entsteht.
Foto oben: Hanna
Knappertsbusch und
Rainer Gabriel*

Ford Transit. Auch ihr erster Freund holte sie zuerst mit einem cool aufgemotzten, alten Roller und später mit einem 1969er-Mustang von der Schule ab. Das prägt.

Nun steht sie unter einer alten Paulista-Kaffee-Neonreklame, will es nicht glauben, dass jemand eine Story über „The Fixer“ schreiben möchte, beugt sich vor ins fahle Tageslicht, das durch die hohen Fensterscheiben den Raum füllt, greift nach den Utensilien und meint: „Hier, die Nadeln, die sind vorn abgeflacht und wie Messer angeschliffen. Je nach Lederstärke muss ich manchmal sehr viel Kraft aufwenden. Oft steche ich mir dabei in den Finger, fluche natürlich ganz laut und rufe: Was für ein Dreck! Doch ich mache weiter.“

20 bis 30 Minuten braucht Hanna für die Fertigung eines Leder-Kabelbinders, der in den Farben Schwarz, Braun und Cognac erhältlich ist. Handmade, pur, eine Herz-, keine Kopfschneidung. Wir wollen wissen, was denn passiert, wenn eine Bestellung über 1000 Stück hereintrudelt. Och, da fände sich schon eine Lösung, Plan B sei vorhanden, sagt Hanna. Zurück bleibt der Wunsch, dass sie auf ihn zurückgreifen muss.

www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Jörg Künstle



Alles kalter KAFFEE?

KANN MAN COOLNESS KAUFEN?
ZWEI REDAKTEURE, IHR TRAUM VOM EIGENEN CAFÉ RACER
UND DIE HARTE WIRKLICHKEIT.





Was heißt hier Café Racer? Auf der Suche nach der Wahrheit in der Pfälzer Dorflandschaft



*Café Racer? Imbiss-Fett?
Egal. In Landau schmeckt die Wurst*

Im Grunde genommen folgen wir Plan B. Ob das so gut ist, sei dahingestellt. Aber um den B-Plan zu verstehen, muss man an dieser Stelle kurz Plan A skizzieren. Das war nämlich eine richtig tolle Idee: Eine coole Ausfahrt zu coolen Plätzen mit coolem Groove. Und, ganz wichtig: mit richtig coolen Bikes. Es gibt so herrliche Café Racer von berühmten Customizern. Auf denen sahen wir uns schon sitzen, in coolen Klamotten mit noch cooleren Sonnenbrillen. Die hätten uns gestanden.

Wir, das sind Stefan und Rolf. Für die Zeitschrift **MOTORRAD** haben wir in den letzten 16 Jahren schon alles gefahren, alles erlebt, nur ganz selten etwas kaputt gemacht. Wir kennen in dieser Szene Gott und die Welt. Aber dennoch: Für unseren Trip quer durch Deutschland im vorösterlichen Beinahe-Winter, mit Schneeregen und Graupelschauern und Streusalz auf der Piste, mochte uns niemand sein Edelgerät zur Verfügung stellen. Nicht für Geld und gute Worte. Aber unser Zeitfenster für diesen Roadtrip ist ein Korsett. Es muss jetzt, genau jetzt sein. Nur kürzer. Berufsrisiko. Darum Plan B.

Die Lösung hat Rolf sich über Nacht ausgedacht. Plan B, das heißt: Wir kaufen uns die Karren einfach selbst. Vielleicht nicht mehr ganz so cool, dafür aber günstig. Hauptsache Café Racer. Unser Budget: Na ja, was halt so geht ohne Privatinsolvenz. Unsere erste Investition: Ein Abend, eine Kiste Bier, einen Online-Zugang und reichlich kindliche Begeisterung. Von da an läuft's. Nicht nur das Bier, sondern auch das Projekt. Nur eine Woche



*Welche ist schneller?
War (fast) nie ein Thema*



Welche ist cooler? Hä? Die Frage irritiert gewaltig

später stehen sie in der Tiefgarage, unsere großen Schätze fürs kleine Geld. Die bürgerliche Basis: auf der einen Seite die Honda NTV 650, Baujahr 1988, auf der anderen eine BMW R 100 RS, Baujahr 1982. Und mittendrin reichlich Skepsis statt der anfänglichen Euphorie. Ist es wirklich das, was wir wollten? Wir sind uns nicht sicher – vor allem bei der Wahl des anderen.

ROLF: Was ist das denn für ein Grün? Wenn du die im Wald versenkst, findest du sie ja nie wieder...

STEFAN: Tu ich aber nicht. Auf schwarzem Asphalt ist dieses Grün für dich quasi Signalfarbe. Der kleine, grüne Punkt am Horizont – das werde ich sein, hinter dem du mit deiner Gummikuh herhechelst.

ROLF: Kein Zweifel – weil du wieder mal was nicht verstanden hast, nämlich das Thema. Café Racer: Da kommt zwar das Wort Racer vor, aber mit Rennerei bei einer gemeinsamen Ausfahrt hat das nichts zu tun. Der Begriff kommt aus den 1960ern, als viele Jungs in England Treffpunkte oder Cafés als Start und Ziel nutzten und mit ihren Bikes kleine Rennen fuhren. Oft ging es nur über ein, zwei Meilen bis zum nächsten Kreisverkehr und wieder zurück. Ihre sogenannten Café Racer orientierten sich designtechnisch an den Rennern der 1950er-Jahre. Alles klar? Also: Auf unserer gemeinsamen Ausfahrt geht es um den Weg als Ziel, um fühlen und genießen. Um einen

ganzen Lebensstil. Und in diesem Kontext erklär mir mal, warum du ausgerechnet diese Honda gekauft hast?

STEFAN: Warum? Kennst du das: Hab 'ne Mutti und fünf Blagen, kannst mich mal nach Sonne fragen? Das sangen Zoff aus Iserlohn schon 1980, Melodie „My Generation“ von The Who. Passt doch fast in die Zeit, oder? Also: Diese NTV ist für mein Budget ein faires Angebot, darum. 2000 Euro – die kann sogar ich mir leisten, da kann man auch nicht viel falsch machen. Dazu ist sie technisch grundsolide, die wird schnurren wie ein Kätzchen. Und hat trotzdem genug Extravaganz, um sogar Laien aufzufallen. Gepflegter Café Racer-Style aus Bordmitteln sozusagen. Das gefällt mir einfach, ich finde sie echt hübsch. Bei deiner R 100 RS bin ich mir da nicht ganz so sicher. Okay, ist ja irgendwie nett gemacht, und die alten Schüttelboxer mögen ja plötzlich alle, sogar die Jüngeren. Ich frage mich nur: Sind die mit sowas wohl schon mal gefahren? Und dann hat sie ja auch mehr als das Doppelte gekostet. Ist sie das wirklich wert?

ROLF: Stimmt, für die hab ich 4450 Euro auf den Tisch gelegt. Nimmt man die explodierten Preise für Zweiventil-Boxer als Grundlage, ist aber auch das ein echtes Schnäppchen. Da ist wirklich alles gemacht, picobello. Außerdem finde ich sie wirklich hübsch. Sieht wenigstens aus wie ein Café Racer und nicht wie ein Laubfrosch. Lass uns doch mal die Kollegen runterholen, bevor wir losfahren, und mal fragen, was die von den Bikes halten...

Keine zehn Minuten später steht die halbe Redaktion in der Tiefgarage. Die Urteile? Grundsätzlich zwiespältig. Nicht schlecht, sagen die einen, nicht stilecht, die anderen. Es bestehen Zweifel, ob die paar Änderungen schon reichen, um aus einem Motorrad einen Café Racer zu machen. Zusammengefasst: Die Honda mögen viele wegen ihrer Einarmschwinge, der Krümmerführung und dem kurzen Auspuff-Stummel, aber nicht wegen ihrer Sitzbank und des seltsamen Windschilds. Die BMW kommt wegen der Lackierung, wegen ihrer Speichenräder mit Scheibenbremsen an, die Ver-

metzeler.com



CLASSIC RIDE, ULTIMATE PERFORMANCE.



METZELER
SHARING INDEPENDENCE™



NEUER SPORTEC KLASSIK.

Erlebe ein neuartiges Fahrgefühl durch den Einsatz modernster Reifentechnologie.

Sportec™
Klassik



HONDA NTV 650: Wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, je eine obenliegende Nockenwelle, drei Ventile pro Zylinder, Kipphebel, Vergaser (Ø 34 mm), Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Hubraum 647 cm³, 37 kW (50 PS) bei 7500/min
Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahl, Telegabel (Ø 36 mm), Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein
Umbauten: Buell-Scheinwerferverkleidung, Fehling-Lenker samt Gabelbrückenaufsatz, Ochsenaugen-Blinker, Solositz mit integriertem Höcker, Heckumbau, seitlicher Kennzeichenträger, Stahlflex-Bremsleitungen, Design-Lackierung

BMW R 100 S: Luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, je eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Stoßstangen, Kipphebel, Bing-Vergaser (Ø 40 mm), Bohrung x Hub 94 x 70,6 mm, Hubraum 980 cm³, 51 kW (70 PS) bei 7000/min

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Telegabel (Ø 36 mm) Zweiarmschwinge aus Stahl, zwei Federbeine

Umbauten: LSL-Lenker, Stahlflex-Bremsleitungen, SITO-Töpfe, Ochsenaugen-Blinker, Eigenbau: Edelstahl-Heckschleife, Kennzeichenträger, Höcker, Kotflügel, Design-Lackierung

kleidung finden viele zu monströs. Der kleinste, gemeinsame Nenner: Beide nicht schlecht, beide irgendwie originell. Aber kein Grund, unsere Anfangs-Euphorie zu teilen. Diffuse Meinungen in diffusem Garagenlicht. Wir müssen raus ans Tageslicht, müssen unter Menschen.
 Liebe Leute, geht wieder an die Arbeit. Wir suchen unsere Bestätigung woanders.

ROLF (erster Stopp an der Tankstelle, keine zwei Kilometer weit gekommen): Verdammte Axt! Bei diesem miesen Schneeregen-Wetter traut sich doch niemand vor die Tür.

STEFAN: Was kippst du denn da in den Tank? Bleiersatz? Ich dachte, die ist von 1982 und nicht von 1920. Und so richtig bequem sieht das bei dir auch nicht aus.

ROLF: Das musst ausgerechnet du sagen. Deine langen Gräten kannst du auf der NTV gar nicht sortieren – Fußrasten hoch, Sitzbank zu niedrig. Schau doch mal in den Schaufenster-Spiegel. Mit dem Fläschchen hast du allerdings recht – die BMW hat noch keine Bleifrei-Ventilsitze. Sollte man mal machen. Ansonsten bin ich zufrieden. Nur der Lenker ist wirklich zu breit, der muss schmaler. Los, lass uns fahren.

Das Wetter bestimmt die Route. Wir haben nur zwei Tage Zeit. Und ausgerechnet westwärts, aus der Richtung, aus der das Tief „Niklas“ stürmt, sieht es heller aus. Also fahren wir gen Westen. Starkregen. Nieselregen. Schräger Regen. Das Hinterrad der NTV verteilt den Dreck dieser Welt auf Helm und Jacke – Stefan sieht aus, als hätte er ein Schlamm- statt eines Café-Rennens gefahren. Die steinalte BMW-Elektrik sorgt auch nicht für Vertrauen, aber sie hält durch. Irgendwann stehen die Maschinen tatsächlich im besten Sonnenlicht vor Carolas Imbiss in Landau. Technische Probleme? Bis auf einen

gelösten Spiegel bei der NTV und eine BMW-Bremse ohne großartige Wirkung keine. Zumindest der Spiegel lässt sich richten. Werkzeug borgen wir bei Euromaster, einem Lkw- und Traktor-Reifendiscouter ums Eck. Der freundliche Mechaniker stemmt sich die Hände in die Seite, nickt der BMW anerkennend zu und hat für die Honda keinen Blick. Könnte am Jahrgang liegen. Gesetzte Herren dieses Alters sprechen immer von den „schönen BMWs“. Dieser auch. Und davon, dass er selbst über eine 125er nicht hinausgekommen sei. Ein Laie, zum Glück, aber auch deren Meinung zählt. Eins zu null für das Münchner Kradl.

Weiter geht es, hinein in den Pfälzer Wald. Die Bergrennstrecke Kesselberg wartet. Ein Terrain, wie gemacht für unsere beiden Café Racer. Wenn da nicht das Wetter wäre. Sonne, Regen, Graupelschauer – der April kommt bisweilen schon Ende März. Deshalb brauchen wir eine Pause.

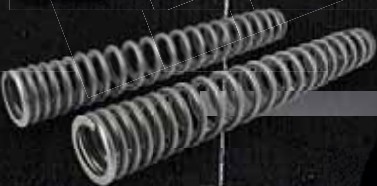
STEFAN: Na, Alter, was macht die Boxer-Befindlichkeit? Du schaust ein wenig krampfhaft aus der Weste. Auf meiner

TOURATECH SUSPENSION

DAS BESTE FAHRWERK FÜR MEHR FAHRSPASS & SICHERHEIT



Touratech Suspension Lenkungsdämpfer
042-5830



Touratech Suspension Progressive Gabelfedern
042-5839

Touratech Suspension
Federbein Typ *Highend*
042-5865



weitere Informationen & viele neue Produkte auf: **WWW.TOURATECH-SUSPENSION.COM**

Für mehr als 20 Motorradmodelle: BMW, Honda, Husqvarna, Kawasaki, KTM, Suzuki, Triumph & Yamaha



WWW.TOURATECH.DE

Der Touratech Partner für Öle & Pflegemittel



Auf dem Zimmermann 7-9 | DE 78078 Niedereschach



Tel.: +49 (0) 7728 9279-0



info@touratech.de



Standorte Deutschland: Berlin | Hamburg | Kassel | Aachen | Mömlingen | München | Dresden | TOURATECH Österreich | TOURATECH Schweiz



Die Ruhe vor dem Sturm. Knapp vor dem Ziel ist sie förmlich greifbar. Tief „Niklas“ lauert schon

NTV ist alles bestens. Der Motor blubbert lässig vor sich hin, hat sogar ein wenig Sound, den breiten Lenker hab ich locker im Griff, die Bridgestone BT 45 funktionieren ordentlich und das Fahrwerk – na ja, bei diesem Wetter reicht das locker. Irgendwie ganz cool – bis auf den engen Kniewinkel. Die Sitzbank würde ich tauschen – gegen eine höhere mit nettem Bürzel in Laubfroschgrün. Und du mit deiner schwarzen Minna?

ROLF: Ich verstehe endlich, warum die Kuh-Treiber ständig vom Runterschalten gefaselt haben, wenn ich mal mit ihnen gefahren bin: Die Bremsleistung ist so verhalten, das kann man nur durch frühes Herunterschalten und die Einbeziehung des Motorbremsmoments wettmachen. Die Trommel hinten hat quasi gar keine Wirkung, auf der Doppelscheibe scheint ein hartnäckiger Ölfilm zu liegen. Deshalb schaue ich so komisch. Aber weißt du was? Lass uns die Kids da vorn mal fragen, welche Kiste bei ihnen gut ankommt...

Sportlerheim SC Ramberg eV., auf dem Kunstrasen kickt die Dorfjugend um die Wette. Das Interesse für uns und unsere

Café Racer? Gleich null – trotz Wichtig-tuer-Posings und gezielter Zwischengasstöße bei der Anfahrt zur Kicker-Kneipe. Erst auf Aufforderung trollt sich die Clique zu uns und unseren Bikes, beäugt sie zwiespältig. Welche ist cooler? Die Frage irritiert. Na ja, vielleicht die BMW. Warum? Weil es eine BMW ist. Keine Frage, der Imagewandel der Bayern-Boxer ist in vollem Gange. In unserer Jugend zählten nur Japan-Vierzylinder. Die Strafe: Wir vergeben wegen fehlender Fachkompetenz nur einen halben Punkt – und düsen weiter.

Doch, was heißt düsen? Bummeln trifft es eher. Man darf einem 33 Jahre alten Motorrad nicht in den sprichwörtlichen Arsch treten – die BMW ist 1982 zugelassen worden und hat jetzt, laut Tacho, rund 43 700 runter. Wie viele von den ehemals 70 versammelten Pferden noch auf Abruf in der Koppel stehen, ist egal. Zwar ist der Zweiventil-Boxer für pannenfreie Laufleistungen jenseits der 200 000 Kilometer bekannt, doch übertreiben sollte man es nicht. Dabei klingt der Bayer gesund, uhrwerksähnlich, und fühlt sich zwischen 3000 und 5000/min am wohlsten.

Das gleiche Drehzahlfenster liebt auch der 25 Jahre alte Honda-Vau, der rund 78 700 Kilometer auf der Uhr hat. Beide Antriebe eint die Langlebigkeit: Die NTV 650 kann ebenfalls

ohne Probleme mehr als 200 000 Kilometer schaffen. Auch sind beide Motoren auf ihre Art charmant, bodenständig und zeitlos. Was man über die Fahrwerke nicht sagen kann. Die BMW-Federbeine haben eine ausgeprägte Abneigung gegen Ansprechen. Und das Honda-Fahrwerk ist tendenziell zu weich. Die breiten Lenker – das sehen wir ein – passen auch nicht wirklich zu den Motorrädern. Auf der BMW ist eine LSL-Lenkstange montiert, die Honda schmückt eine von Fehling. Aber lassen wir das. Viel wichtiger als das Gemäkel ist bei diesen nasskalten Temperaturen um acht Grad über null ein warmer Kaffee.

STEFAN: (hat gerade den Helm abgenommen) Na, hast bestimmt schon Muskelkater vom vielen Bremsen und Kuppeln, oder? Kannst gern mal die Honda nehmen, die ist beim Umstieg wie Wellness-Urlaub.

ROLF: Nee, lass mal. Stimmt, egal ob Kupplungs- oder Bremshebel, an beiden musst du ziehen wie ein Ochse,

damit was passiert, aber das trainiert die Unterarme und spart den Gang ins Fitnessstudio.

Während heißer Kaffee durch unsere Kehlen rinnt, bleiben Kunden vor den Bikes stehen und fachsimpeln. „Eine Hawk, schau an! Die sieht man ja selten.“ Okay, der ältere Herr ist vom Fach, da lohnt die Nachfrage. „Das ist keine Hawk, sondern eine NTV“, erklären wir. „Ach so, da ist aber einiges umgebaut.“ Aber besser gefallen tue ihm die R 90 S, versichert er auf Nachfrage. So eine habe er auch mal gehabt, jetzt aber fahre er Honda CBF 1000. „Nur beim Aufsteigen habe ich Probleme, darum habe ich immer einen Styroporklotz dabei. Zum Draufklettern. Aber diese BMW: tolles Motorrad. Respekt!“

Okay, die Meinung zählt. Ein weiterer Punkt für die BMW. Und trotzdem: So richtig fair ist das nicht. Die Honda fährt besser, fällt ebenfalls auf, kostet aber nur die Hälfte. Wir schauen auf die Karte und beschließen, einen Mann zu fra-

VANCORE

Impose your SHARK side!

- ▲ **Kompakt, effektiv, aerodynamisch**
- ▲ **Schnellwechsel-Brille QRGS**
Quick Release Goggle System
- ▲ **Doppelscheibe, Antifog und Antiscratch**
by Carl Zeiss Optics
- ▲ **Komfortable Innenausstattung**
Innenfutter bambusbehandelt

Die gezeigte Farbe der Brillenscheibe entspricht nicht der Serie. Scheiben und Brillen in anderen Farben und Dekoren sind als Zubehör erhältlich.

SHARK ist einer der führenden Hersteller für Motorradhelme mit mehr als 25 Jahren Erfahrung. Bei SHARK stehen Sicherheit und Performance an oberster Stelle, wir setzen all unser Wissen ein für ein sicheres, komfortables und genussvolles Fahrerlebnis.

Mehr über unsere Helme (**SHARK**), Bekleidung (**BERING**), Gepäck / Sitzbänke (**BAGSTER**) und Vintage (**SEGURA**) auf

www.shark-helme.info



BERING

BAGSTER

SEGURA



SHARK
HELMETS
The Freedom Instinct

SHARK
PULSE
DIVISION





Stefan Schäfer (links): „Also, da habt ihr euch Fakes andrehen lassen“. Pascal Westphal (rechts): „Racer, das bedeutet



vor allem so leicht wie möglich...



*Honda Hawk? R 90 S? Egal – er hatte sie alle.
Und fährt jetzt Honda CBF 1000*

gen, der gar nicht weit weg wohnt. Der Kerl heißt Stefan Schäfer und bringt verlebte BMW-Boxer meist als coole Bobber oder auch Café Racer zurück auf die Straße. Er schraubt gleich um die Ecke hier, in Illingen im Saarland, und hat eine Werkstatt, die 180°CC heißt. Wir rufen an und warnen ihn vor. „Was wollt ihr? Ein fachmännisches Urteil? Kann ich euch geben, kein Problem. Und damit das Hand und Fuß hat, ruf ich noch den Pascal Westphal an, das ist der Boss von der Café Racer Saar IG. Der findet klare Worte...“

Super.

Und wir finden das gut, einen hoffentlich unabhängigen Experten neben einem BMW-Verstrahlten zu treffen.

Es sind unsere letzten Kilometer an diesem ersten Tag. Trotz Regen und Sturm: Sie waren nicht schlecht. Die „Café Racer“ und wir – das sind zwei gute Teams geworden. Benzin hahn auf, Choke-Stellung finden, warm fahren, Bleiersatz mischen, losvibrierte Teile festziehen – Dinge, die bei modernen Bikes kaum noch eine Rolle spielen. Und doch gehört dies längst Vergessene wie Salz in die Suppe, denn es festigt die Beziehung zwischen Mensch und Maschine. Die Sonne taucht ab, als wir auf den kieselsteinbeschütteten Hof von Stefan Schäfer rollen. Und auf erwartungsfrohe Spezialisten.

„Das sollen Café Racer sein?“ Die geballte Saarland-Power steht wie eine Wand. „Café Racer: Das ist vor allem so leicht wie möglich. Kein Gramm zu viel, alles Überflüssige weg. Völliger Bullshit: Die Scheinwerferverkleidungen, die braucht kein Mensch! Schließlich wollt ihr doch zum Café racen und



*Frühling? Herbst?
Irgendwas dazwischen*



Die Richtung? Nicht wichtig. Café Racer oder nicht? Egal

nicht touren, oder? Und dann diese Geweihe von Lenker. Zu breit, zu hoch! Da gehören Stummel dran, wie bei früheren Rennern, keine Bremsfallschirme wie bei euch. Und so ein Café Racer-Heck, das hört 20 Zentimeter früher auf als diese hier. Wenn ihr's genau wissen wollt: Jeder Zentimeter hinter der Radachse geht gar nicht! Und das NTV-Heck – das kann man so nicht lassen. Der Vorbesitzer hat doch schon am Rahmen geschnippelt. Dann aber bitte richtig. Und hier, diese Schlauchschellen, sichtbar verlegt, das ist nicht schön...“

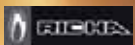
Und so weiter, und so weiter. Es gäbe viel zu tun, wir sehen es ein. Und trinken mit den Saarländern an jenem Abend noch so manches Bier. Am nächsten Morgen geht es leicht verkatert weiter. Benzinahn auf, Choke gezogen, mit Gefühl Gas gegeben. Wir freuen uns auf unsere Mopeds. Stuckern freudig los und lächeln allen zu, die uns zulächeln. Irgendwie hat uns die Kritik erreicht. Und ist dennoch verpufft! Denn wie war das gleich noch? Das Sein bestimmt das Bewusstsein, das wusste schon Karl Marx, und der war ziemlich schlau. Unser Sein lässt sich an diesem Morgen auf der BMW und der Honda trefflich aushalten. Gemütlich bollern die Motoren vor sich hin, entspannt lassen wir es laufen. Und unser Bewusstsein? Ist es wirklich wichtig, ob wir nun auf Café Racern sitzen oder einfach nur auf ganz normalen Motorrädern? Nein, ist es nicht. Und alles andere ist kalter Kaffee.

— www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges, Stefan Kaschel; **Fotos:** Jörg Künstle

CLASSIC GEAR

**X MEHR CLASSIC GEAR
IN ALLEN HEIN GERICKE
STORES ODER ONLINE!**



RETRO RACING JACKE

€ **359,⁹⁹**



OF 583 BOBBER

AB € **169,⁹⁰**

SPEEDWARE
5 POCKET JEANS

€ **119,⁹⁹**



www.hein-gericke.de

FEEL THE RIDE

BORN FREE

WIE LÄUFT EIGENTLICH EINE MOTORRAD-PRÄSENTATION AB? EIN BLICK HINTER DIE KULISSEN.

Schnell, es drückt. Brille hoch, Strahl raus. Blickkontakt: Auf das WC-Sims haben sie ein Wheelie-Foto gestellt. Hinter Glas gerahmt fährt Ducati-Chef Claudio Domenicali auf dem Hinterrad durch die Gegend. Natürlich mit dem Motorrad, wegen dem ich hier bin. Wegen dem alle hier sind: die neue Scrambler Ducati. Sie wird hier, im Sunshine-State Kalifornien, an 14 langen Tagen der Welpresse vorgestellt, die grüppchenweise anreist. Unsere deutsche Gruppe ist die zweite von insgesamt acht, sie besteht aus neun Journalisten, einem Blogger und dem Ducati-Pressesprecher. Gerade haben sie uns hier in dieses Hotel in Palm Springs gekarrt, und nach wohlthuender Blasenentleerung habe ich zum ersten Mal Zeit, das Zimmer anzuschauen. Ein vier mal vier Meter großer Raum, in der Mitte eine 1,60 Meter breite Latexmatratze. Zwei Klappböcke plus Holzplatte dienen als Tisch, an der Wand ein Teppich, darauf zwei Schallplatten-Hüllen aus den Siebzigern: Santana und Frank Zappa. Neben dem Waschbecken eine Art Geschenkkorb. Nein, nicht, was man jetzt allgemein denkt, dass Journalisten nämlich bestechlich sind: Dieser Holzkorb, der mit Holzwolle ausgekleidet ist wie ein Ostrnest, beinhaltet weder Koks noch Nuten, weder Geld noch hochpreisige Uhren. Es gibt drei Flaschen Sprudel, zwei Müsliriegel, ein Baseball-Cap und eine Motocross-Brille im Scrambler-Design. Die gilt es morgen

für die Fotos zu tragen. Ich lasse mich ins Bett sinken, kurze Pause, ein Resümee.

Was für ein Aufwand, damit ich hier sein kann: Zug von Stuttgart nach Frankfurt, dort drei Stunden Wartezeit. Flug von Frankfurt nach Los Angeles, Holzklasse natürlich, Ankunft 16.30 Uhr Ortszeit. Zwei Stunden warten auf den Kollegen, der aus München kommt – seine Maschine hat Verspätung. Shuttleservice ins Hotel nach Santa Monica, rund 30 Kilometer. Vom Meer sieht leider niemand etwas. Es ist Anfang Dezember. Die Sonne ist hier, in Santa Monica, um 18.30 Uhr längst untergegangen. Kurzer Imbiss – Hamburger, würzig, fettig, teuer –, anschließend ins Bett, Jetlag plus die zurückliegenden 26 schlaflosen Stunden verdauen. Der nächste Morgen: Frühstücksort downtown suchen, anschließend drei Stunden Freizeit, dann Shuttle-service nach Palm Springs, dem Ort der Welprepräsentation. Die Fahrt dorthin führt in zwei überfüllten Vans über zerschundene, löchrige, vierspürige Betonautobahnen. Beide Großraum-Vans sind federungstechnisch völlig überfordert und geben viele Stöße ungefiltert an ihre Passagiere weiter. Nach dreistündiger Reise, auf der mancher sich als Ölsardine fühlt, kippt man uns vors Hotel. 30 Minuten freie Zeit, bevor wir uns wieder bei den Vans treffen. Die halbe Stunde ist ruck, zuck vorbei, in den Autos geht's Richtung Palm Springs Downtown.





More lifestyle, less hardware: Auf der Präsentation wurde kostenlos und stylisch frisiert, und es gab neben vier Sorten Burgern, Soßen und Bieren auch jede Menge Infos über die Maschine, von der Ducati glaubt, die Welt hätte jahrzehntelang auf sie gewartet...

Es ist knackig heiß. Eine trockene, kratzig-sandige Luft durchschwebt die Straßen von Palm Springs. So trocken, dass wir sie mit eiskaltem Bier begrüßen. Die aktuelle Ausgabe des „Spiegel“ berichtet über anhaltende Dürre in Südkalifornien, zeigt Satellitenbilder des Hoover-Dams, dem größten Trinkwasser-Speicher der Region, und wie er innerhalb der letzten fünfzehn Jahre vom See zur Pfütze mutierte. Doch morgen, so heißt es – und alle, die man hier fragt, ob’s tatsächlich stimmt, lächeln debil –, morgen also soll es endlich regnen. Schütten, wohlgemerkt. Am Tag der Präsentation. Man schaut erstaunt. Erstens wegen der prophezeiten Himmelsdusche, eigentlich unvorstellbar bei der Wetterlage, und zweitens wegen den vielen Transvestiten und schwulen Pärchen, die sich auf Palm Springs’ Straßen tummeln. Laut Wikipedia ist jeder Dritte in dieser Stadt schwul. Palm Springs hat 75 000 Einwohner...

Nein, ihren Plan können oder wollen die Italiener nicht umwerfen. Zwar würde heute die Sonne scheinen, die Testfahrten ständen jedoch morgen an. Basta! Zur allgemeinen Verwirrung trägt auch die Tatsache bei, dass zum

ersten Mal seit Menschengedenken ein Dresscode gefordert wurde: Jeans oder lockere Hose, Jethelm, Sonnenbrille, leichte Jacke. Scrambler Ducati – das Motto lautet: Born free. Motorradfahren wie in den 1960ern und 1970ern. Na, das wird lustig. Denn, Obacht: Auf den Passstraßen, die wir am Folgetag befahren werden, sollen die Temperaturen nicht über drei Grad klettern. Fünf Viertel der Befragten haben die lange Unterhose daheim gelassen. It never rains in southern California.

19 Uhr, zweiter Tag. Die technische Präsentation findet in einem gläsernen Tagungsraum neben einem Swimmingpool statt. Auf einem großen Schild steht: Collect moments, not things. Ein esoterisches Om schwebt durch die Räume, das Flair der glorreichen Siebziger setzt sich in jedem Detail fort. Die Jungs von Ducati beispielsweise tragen alle eine postmoderne Schenkelbürste. Alles ist auf das Motto der Präsentation abgestimmt: Die Scrambler soll das Beste aus der Vergangenheit in die Zukunft übertragen. Sie sei ausdrücklich kein „Vintage Motorcylce“ oder „Retrobike“. Sondern ein modernes Motorrad mit historischen Anleihen.



Nein, die Herren sind nicht von der Post. Es sind Redakteure beim unfreiwilligen Regenkombi-Test in Kalifornien

Nach zwei Lehrstunden wird die Meute gespeist. Jeder bekommt vier winzige, unterschiedlich belegte Hamburger und vier halbvolle Gläser mit Bier, vier Sorten. Sind ja schließlich auch vier Scrambler-Modelle.

Leider ist bislang nur die Icon-Version produziert. Und zwar in Gelb. Rund vierzig davon stehen am kommenden Morgen zur Testfahrt bereit. Aber niemand mag so richtig. Es gibt drei Sorten Burritos und lange Gesichter. Denn es schüttet aus tief hängenden Wolken. Da hilft auch die Endlos-Schleife von „On any Sunday“ wenig, die alle beim Frühstück in ihren Bann schlägt. Doch drücken gilt nicht. Pünktlich um zehn Uhr brechen zwei Gruppen mit jeweils 16 Fahrern und drei Fotografen plus zwei Tourguides auf. Das erste Fotoshooting findet in den Bergen oberhalb von Palm Springs statt. Zwei Kurven, drei Fotografen, gestartet wird einzeln im Zehn-Sekunden-Abstand. Dann heißt es sammeln, und wieder alle einzeln zurück. Drei Durchgänge hat man Zeit, dann zieht die Karawane weiter. Auf der Fahrt Richtung Pass begegnen wir einem Pick-up, an dem vorn ein Schneeschieber montiert ist. Er hat Salz geladen.

Kein Wunder, es sind nur noch rund fünf Grad, gefühlt gerade null. Erneutes Fotoshooting. Unter tief hängenden, regenschwangeren Wolken. Jemand der Verantwortlichen hat einen Packen gelber Regenkleidung aufgetrieben und verteilt die dünnen Dinger, die wie Gelbe Säcke aussehen und beim Fahren leider auch so flattern – Sturm von vorn, von der Seite. Regentropfen wie Geschosse. Stacheln im Gesicht. Rechte Hand am Gasgriff, linke schützend vor Nase und Mund. Wer kam nur auf die dumme Idee mit den Jethelmen? Aus dem Augenwinkel ein Schild – Fire danger: low today. In dieser Fahrsituation geht einem so viel durch den Kopf. Beispielsweise, warum sie die Maschine nicht in Italien präsentiert haben. Das Wetter wäre nicht schlechter gewesen. Doch: It's all about history! Die Ur-Scrambler wurde 1962 schließlich auch in den USA präsentiert. Sie kam erst 1968 nach Europa.

Mittagspause auf der Passhöhe. Kalt macht alt. Alle haben plötzlich optisch mindestens zehn Jahre mehr auf dem Buckel. Rote Nasen, Sonnenbrillen-Abdrücke. Zitternde Leiber. Stichwort Dresscode. Leider ist die Küche auf

die vielen Ausgehungerten nicht vorbereitet. Wir warten eine Stunde aufs Essen, Warteschlange auch vor der einzigen Toilette. Dann endlich ein Streiflicht am Horizont. Sonne kündigt sich an, weiter geht's. Begleitet von einer fantastischen Aussicht schlängelt sich die Meute zurück gen Meereshöhe. In der Ferne Wolkenbänke über der Wüste und den schroffen Bergen, die wie aufgetürmtes Gestein wirken. Man ahnt, wie das hier bei Sonnenschein aussieht. Endlos. Monumental. Einsam. Regennasse Straßen, gefühlte null Grad. Keine Chance, diesem Motorrad hier richtig auf den Zahn zu fühlen. Egal, die Scrambler lenkt locker, der Motor ist kernig und benimmt sich lammfromm. Kaum Lastwechsel. Maximal 75 PS. Reicht.

Erneuter Stopp und sammeln auf einem Parkplatz. Keine drei Minuten später scheppert's. Einer aus der deutschen Gruppe (Name ist der Redaktion bekannt), der seine Wheelie-Versuche bei Facebook posten wollte, bezahlt mit einem kapitalen Überschlag. Der Fahrer nimmt's gelassen, postet jetzt Jeans- und Hautabrieb auf Asphalt. Düstere Mienen bei den Ducati-Mechanikern, Stirnrunzeln bei den Verantwortlichen. Dunkelheit flutet die Ebene, und während den letzten zwei, drei Shootings in Palm Springs' Innenstadt wettet man intern, wie lange es wohl dauert, bis die Polizei dem Treiben ein Ende bereitet. Alle verlieren, denn die Ordnungshüter kommen nicht. Dreißig Minuten später sind wir alle wieder im Land of Joy – so haben die Ducatisti ihren Präsentations-Event getauft.

Duschen. Packen. Ready for dinner. Aufgetürmte Holzkisten stemmen sich gegen gelbe Wellblech-Containerstücke mit der Aufschrift Scrambler Ducati. Davor drei Damen, die auf Wunsch rasieren und frisieren. Vor einer Holzwand kniet ein Künstler und bemalt sie. Drei Musiker locken 70er-Jahre-Sound aus ihren Instrumenten. Sie eint ungezähmter Haarwuchs unter selbst gestrickten Mützen. Haschischkonsum ist in Kalifornien übrigens legal. Eingekleimt zwischen zwei gelben Ducati-Containern steht eine Tischtennisplatte. Draußen reicht ein Mexikaner selbst gemixte Drinks aus einem Ei-ähnlichen Wohnwagen, der dicht am Swimmingpool steht. Drinnen lockt ein Büfett aus mexikanischen Speisen, und in den wenigen Pausen, die die Band macht, streichelt eine DJane im Poncho über echtes Vinyl. Es klingt nach den Chemical Brothers, The Cure, James Brown und Dingen, die man gut findet, weil sie gut klingen und den richtigen Groove für diese Veranstaltung haben: samtig, stressfrei und zeitlos. Zwei einsame Scrambler Ducati stehen in diesem Raum, gänzlich unbeachtet, verdammt zur Staffage. Hier, im Land of Joy. Irgendwann sind die letzten Tischtennisbälle unauffindbar, die Frisörinnen heimgegangen, das Lagerfeuer ist erloschen und die siebenstündige Fahrt durch Regen und Kälte nur noch eine schemenhafte Erinnerung. Morgen früh geht's zurück in die Heimat. Shuttle, Holzklasse, 26 Stunden von Bett zu Bett. From the Land of Joy to the Land of Work. Jeder von uns ist born free. Die Fesseln legt man sich selbst an.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Rolf Henniges

Gehören zusammen: Kunst, Kultur, Siebziger-Jahre-Gefühl und die neue Scrambler Ducati



NEW • KLIM BLADE JACKE UND "K FIFTY 1" RIDING JEAN

© KLIM® 2015



TRUST

www.KLIM.com



Klim

PURE

IM SOMMER WIRD BEIM ERSTEN DEUTSCHEN MOTORRAD- UND MUSIKFESTIVAL EIN WEITERES KAPITEL DER NEUEN ZWEIRADKULTUR AUFGESCHLAGEN. DER VON VIELEN VERTEUFELTE HIPSTER STEHT DABEI EINMAL MEHR IM ZENTRUM. BMW LUD ZUR KICK-OFF-VERANSTALTUNG, FUEL WAR DABEI.

OHNE FRAGE, BMW hat derzeit einen Lauf. Die 1000er verkauft sich prächtig, mit dem Wasserboxer ist man gut für die Zukunft gerüstet. Und selbst die weniger fortschrittsgeile R nineT eroberte Herzen und Verkaufstatistiken im Nu – sie liegt auf Platz drei der bestverkauften BMW-Bikes 2014. Kaum ein anderes Serienbike sorgte in der letzten Saison für so viel Wirbel.

All dies ist das Ergebnis einer langfristig angelegten Verjüngungskur der Marke. Schließlich will BMW künftig nicht mehr ganz so schnell altern wie die erschreckend ergraute Stammkundschaft. So verwundert es nicht, dass die Münchener nun das nächste Marketingfeuerwerk entzünden. In Kooperation mit der Event-Agentur Gemeinsame Sache – wie passend... – wird man im August das erste deutsche Musik- und Motorradfestival präsentieren. Pure & Crafted soll es heißen, und die Marschrichtung ist klar: Indie, Folk und Alternative Rock sollen mit dem jungen Zweiradvolk vermählt werden. Wer dahinter oberflächliches Zielgruppenfischen im Hipster-Lager vermutet, liegt richtig. Und irgendwie auch falsch. Denn so einfach ist die Sache nicht... Zwar gelten die trendigen Youngster mit ihrem Selbstdarstellungsdrang als Fluch der etablierten Szene. Doch unterscheidet sie dies im Grunde kaum von früheren Generatio-

nen, die sich zur Ablösung der alten Garde auch erst neu erfinden mussten. Die Hipster sind deshalb nicht besser oder schlechter als all die Kerle, die in den 80ern mit VoKuHiLa und ultramodernem Japaner-Gekreische gegen das Motorrad-Establishment anstinken wollten. Revolution war schließlich schon immer ein fester Bestandteil des Lebens auf zwei Rädern.

Zugegeben, das Hipster-Klischee mag auf den ersten Blick oberflächlich wirken. Denn sie sind jung, unerfahren und müssen sich ihre Sporen erst noch verdienen. Das denken die Alten zumindest. In Wirklichkeit aber stecken hinter der Fassade authentische Mädels und Jungs, die einfach im Heute leben. Was die Eltern von ihrem Lebensstil halten, spielt keine Rolle – im Gegenteil: In ihre Fußstapfen zu treten wäre eher peinlich – wer von uns kennt das nicht? Motorrad-Senioren können sich daher nur schwer mit den neuen Erben anfreunden, führt ihnen das junge Volk doch gleichsam die Unreife der Jugend (ein Segen!) und das eigene Alter (ein Fluch!) vor Augen.

Das Marketing von BMW und die Hipster sitzen damit im gleichen Boot. Denn beide suchen Distanz zu den Altvorde-
ren, wollen etwas darstellen und sich verkaufen. Interessen

& CRAFTED



Im Lido ist's rappeldicke voll. Man feiert die Bands von Pure & Crafted, während sich Customizer wie Peter Dannenberg von Urban Motor unters feiernde Volk mischen

einer kommerziellen Welt, die einen zwangsläufig etwas bemüht aussehen lassen.

Das spürte man unlängst auch, als BMW das Konzept von Pure & Crafted im Lido in Berlin vorstellte. Mit einer gesunden Portion Hauptstadt-Flair war der Konzertsaal in Kreuzberg – quasi eine Hipster-Hochburg – auf jeden Fall erste Wahl für die Veranstaltung der Bayern. Und BMW hatte seine Hausaufgaben gemacht: Am Abend des Kick-offs waren alle Berliner Custom-Größen vor Ort. Genauso wie die feierwütige Hipster-Jugend. Während die Schlange draußen immer länger wurde, lehnten drinnen umgebaute Boxer neben der künstlichen Kulisse einer Werkstattszene auf ihren Seitenständen. Das Publikum gab sich unterdessen an der Bar und vor den Verstärkern die volle Dröhnung. Live-Musik von Abay, Sons of Thyme und BRNS dröhnte durch den Saal. Sie gab einen ersten Ausblick auf das, was es am 28. und 29. August in Ferropolis bei Dessau auf die Ohren geben wird: handgemachte, frische Musik mit ebensolchen Typen. Dazu tanzende Mädels und eine Extraportion Zweiradkultur.



Mit dem obligatorischen Hairstylisten sowie frischen Burgern traf die Veranstaltung im Lido beim Publikum jedenfalls voll ins Schwarze. Arsch auf Eimer, sagt man dazu in der Hauptstadt. Tim Meier, Direktor der Event-Agentur, präzisiert die Planungen: „BMW und unsere Mannschaft hatten im Grunde die gleiche Idee: Ein Musikfestival veranstalten, bei dem das Motorrad als verbindendes Element im Mittelpunkt steht. Unsere Vorstellungen waren nahezu deckungsgleich – und nach 30 Minuten hatten wir bereits das grobe Konzept geschnürt. Ferropolis bietet uns als Industrie-Denkmal inklusive Baggersee außerdem eine ideale Location für ein Motorrad-Event.“

Wird Pure & Crafted also das deutsche Gegenstück zum Kultevent Wheels & Waves im französischen Biarritz oder

ein zweites Glemseck101? Wohl kaum, denn die Veranstalter legen großen Wert darauf, dass man zuallererst ein klassisches Musikfestival plant. Die Anreise auf dem Motorrad ist aber schon jetzt ungeschriebenes Gesetz. Weite Teile des Geländes werden dafür an beiden Tagen befahrbar sein. Und all jene, die lieber auf der Sitzbank als im Zelt hocken, können sich geführten Touren durchs Umland anschließen. Ein buntes Treiben mit Custombikes, Kunst und der ältesten mobilen Steilwand der Welt sollen das Thema Motorrad noch weiter in den Fokus rücken.

Das alles klingt besser, als es viele wahrhaben wollen. Wir sollten daher ehrlich zu uns sein. Und aufhören, BMW oder die Hipster für das, was sie sind, zu verteufeln: Die Marke mit dem Propeller muss als internationaler Konzern einfach Geld verdienen. Samariter, die nebenbei Motorräder bauen, gibt es nicht. Hipster wiederum erscheinen nur durch die Brille der sehgeschwächten Motorrad-Oldies als schrullige Mode-Junkies. Dabei sind sie einfach nur die nächste Generation. Wir sollten sie willkommen heißen.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Sven Wedemeyer

*An der Bar: Alkohol in Papiertüten.
Auf der Bühne: Tim Meier vom
Veranstalter Gemeinsame Sache.
In Symbiose: Party und Motorrad
verschmelzen*






Der Track Grinder könnte eine ganz passable Fräsmaschine fürs Festival abgeben...





Ein Video zur KINGSTON CUSTOM-BMW
liegt unter www.fuel-online.de



HEUTE *ein* KÖNIG

EINEN GANZEN TAG LANG EIN TRAUMMOTORRAD FAHREN –
WER MÖCHTE DAS NICHT?
DIE GESCHICHTE EINES GLÜCKSTAGES.

Es sind bange Minuten. Denn vielleicht klappt es nicht. Für FUEL würde ich gern eine von den drei existierenden Kingston-BMWs fahren. Dirk Oehlerking, der unter dem Label Kingston Custom seit vier Jahren mit aufregenden Motorrad-Umbauten auf sich aufmerksam macht, steht am Telefon. Er nickt. Er lächelt. Es klappt. „Wir müssen die BMW nur noch aus dem dritten Stock nach unten tragen. Sie steht in der Küche“, grinst er. Na, wenn's weiter nichts ist... Dirk hat die schwarze, puristische Schönheit letztes Jahr für einen Kunden gebaut. Und da es Spätherbst war, und der Mann noch zwei weitere Motorräder in der Garage stehen hat, hat er sie einfach in seine Wohnung gestellt. Wie eine Skulptur. Oder ein Gemälde. Wen wundert's. Sie ist bildschön.



Apart und typisch Kingston: Seitenständer aus gebogenem Ringschlüssel, Rücklicht in Krümmer-Kronenmutter, Zündkerze als Verschluss – ein stimmiges Gesamtkunstwerk

Zwei Stunden später steht die Schöne auf der Straße, und Dirk drückt mir den Zündschlüssel in die Hand. Es ist ein zierlicher Stahlschlüssel, dem man seine 37 Jahre Alter auch ansieht. Das Zündschloss befindet sich nicht mehr dort, wo es die Konstrukteure platziert haben, sondern dort, wo Dirk es integriert hat: am Luftfilterkasten. Die ehemalige BMW R 75/5 lehnt auf einem gebogenen 22er-Ringschlüssel, der als Seitenständer fungiert. Nach einem Druck aufs Knöpfchen strampeln die Kolben in ihren Laufbuchsen, und nach 20 Sekunden kann der Choke rausgezogen werden. Babbalapp – babbalapp – babbalapp – der 745 Kubik große Boxer wuppt mit gefühlten 200 Umdrehungen pro Minute vor sich hin, in Wirklichkeit sind es rund 700/min. Ich könnte stundenlang zuhören. Oder einfach hier am Straßenrand stehen bleiben. Gar nicht fahren. Nur lauschen.

Stehen geblieben sind auch eine Menge Passanten, die dem Leerlauf-Puls und der Maschine anerkennend zunicken. Ich nicke zurück. Helm und Sonnenbrille auf, Gang rein, Gas auf. Zweiter, dritter Gang, niedrige Umdrehungen, sonorer Sound. Plötzlich ist es da, dieses ganz besondere Gefühl, dass einen nur noch selten im Leben beschleicht. Vielleicht mit dem ersten Kuss vergleichbar oder der Fahrt mit dem ersten eigenen Motorrad. Irgendwie sitze ich nicht auf diesem, nur 530 Millimeter über der Erde schwebenden Sitz und die Beschleunigung der 50 PS ist eher zäh als zornig – nein, plötzlich bin ich Leonardo, stehe am Bug der Titanic, die Arme gespreizt, den warmen Körper von Kate Winslet gegen meinen und ich möchte jubeln vor Freude. Urwüchsiger, ehrlicher und direkter kann Motorradfahren nicht sein. Hier fährt alles mit: das Ohr. Das Auge. Und das Herz.

Vorsichtshalber geht's an die Zapfsäule. Der schmale Tank fasst nur sieben Liter, liegen bleiben möchte ich nicht. Sofort ist die BMW umringt. Die Hälfte der Zuschauer ist früher selbst mal „ne schöne BMW“ gefahren. Die andere Hälfte kennt jemanden, der das tat. Sie alle eint: Neugier! Wie hat der Mann aus Gelsenkirchen die „schöne BMW“ von einst nur zur Kult-Skulptur geformt? Dirk Oehlerking hat es mal so formuliert: „Im Grunde genommen ist alles ganz einfach: Heckrahmen weg, kleine Lampe und kleinen Tank montieren, Gabel kürzen, Sattel bauen – thats it!“ Damit hat er natürlich stark untertrieben, denn

bis aus der Strich Fünf ein solch cooles Showbike wird, sind mehrere Hundert Arbeitsstunden und eine Menge Know-how nötig. Er hat's. Unverkennbar.

Als vor zwei Jahren sein erstes BMW-Bobber-Projekt auf Basis einer 75/6 auf der Hebebühne stand, und er davor, war ihm sofort klar, wie die Linienführung sein musste: flach. Flacher als alles, was es bislang auf diesem Markt gab. Um den Motor ins Zentrum zu rücken, dieses alufarbene, verkühlrippte, zeitlos-charmante Monument, durften bis auf die Räder keine mächtigen Teile verbaut werden. Dieser erste BMW-Bobber avancierte 2013 zum meistgeclickten Motorrad im Internet. Ein weiterer BMW-Umbau, stilistisch ähnlich, doch ein Café Racer, wählte die Fangemeinde der Internet-Plattform www.bikeexif.com unter weltweit allen Motorrad-Umbauten des Jahres 2014 auf den fünften Platz.

Helm auf, Kolben auf die Reise, runter von der Tanke. Die Sonne empfängt mich und wir biegen auf eine dieser Straßen, die gefühlsmäßig niemals ein Ende haben. Meine Gedanken sind bei dem Herrn, dem ich jetzt quasi sein Motorrad einfahre. Richtig bequem sitzt man nicht. Der Sattel ist zwar keineswegs hart, doch wegen der zurück-



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Hubraum 745 cm³, Bohrung x Hub 82 x 70,6 mm, 50 PS bei 6200/min, 32er-Bing-Vergaser, zwei Ventile pro Zylinder

BODYWORK: BMW-Original-Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen gecleant und ohne Hilfsrahmen, Kingston-Solositz, 7-Liter-Stahltank, gekürzte Original-Gabel, Kingston-Hydrocross-Stoßdämpfer, 260er-Doppelscheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Sitzhöhe 530 mm, Gewicht vollgetankt 183 kg, Drahtspeichen-Alufelgen, Ochsenaugen-Blinker

PREIS: auf Nachfrage

KONTAKT: www.kingstoncustom.blogspot.de



Perfektion: Der gesteppte Sattel samt Unterkonstruktion ist Eigenbau, das Zündschloss sitzt nunmehr am Luftfilterkasten, eine LED informiert über den Batterie-Ladestrom

verlegten Rasten sind die Beine stark angewinkelt. Der Fahrkomfort hingegen geht in Ordnung. Der Bobber federt straff, aber nicht unkomfortabel, nur die Brems-scheiben und -beläge müssen sich aneinander gewöhnen. Der Druckpunkt ist da. Ausreichend Wirkung wird sich allerdings erst nach weiteren Kilometern einstellen. Während die Welt an mir vorbeigleitet und mir der sonore, tiefe Boxersound im Ohr schmeichelt, denke ich an Dirks Worte: „Ich baue Motorräder fürs Auge

und fürs Herz. Maschinen für Menschen, die wenig Zeit haben. Und in dieser Zeit so viel wie möglich erleben wollen.“ Diese Worte schwingen wie ein Lied in meinen Gedanken, während der Bobber sich von einer in die nächste Schräglage legt. Bei jedem Stopp kommt jemand und fängt zu lächeln an, Benzin zu reden. Toller Fahrspaß und nette Gespräche: Selten war ein Tag ereignisreicher...

www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Jörg Künstle



Dirk Oehlerking: innerhalb von sehr kurzer Zeit mit seiner Ein-Mann-Firma Kingston Custom durchgestartet



INFO:

Kingston Custom aus Gelsenkirchen

Der Mann hat alles richtig gemacht, und er hat Benzin im Blut: Im Alter von 13 Jahren gewinnt er sein erstes Geländesport-Rennen, mit 23 Jahren wird er Deutscher Enduro-Meister und schraubt anschließend an allem, was Motoren hat. Zum Schluss in seiner eigenen Yamaha-Werkstatt. Im Alter von 48 – also vor rund vier Jahren – fasst er den Entschluss, seinen Traum zu leben. Statt Kunden Öl zu wechseln und Ventile zu kontrollieren, will er das machen, was ihm schon seit Langem im Kopf herumspukt: coole Custom-bikes bauen. Er verkauft den Laden und legt los: Sein erstes Werk, eine umgebaute Yamaha SR 500, sorgt auf der Custombike Messe für Furore, die

nachfolgenden Arbeiten nicht minder: Sein Café Racer auf Basis der Honda CX 500 wird gehypt, und sein erster sensationell gestalteter BMW-Bobber avanciert im Internet als meistgecllicktes Motorrad des Jahres. Während viele Customizer Teile einkaufen und diese verbauen, entsteht bei Kingston sehr vieles individuell in Handarbeit. Dirk Oehlerking hat nicht nur das notwendige theoretische und praktische Wissen, sondern auch die handwerklichen Fähigkeiten, seine Träume auf die Räder zu stellen. Getreu dem Motto „Geht nicht gibt's nicht“ ist ihm keine Herausforderung zu groß. Seinen eigenen, unverkennbaren Style hat er längst gefunden.



Meine Jugend. Meine Motorräder. Meine Zeitschrift.

**Jetzt
10 Ausgaben
pro Jahr**

Früher gab es sie noch. Maschinen mit Charakter, Motorräder mit Charme. In MOTORRAD Classic kann man diese Klassiker neu erleben, in faszinierenden Geschichten über Menschen, Marken und Modelle. Mit vielen Praxistipps zu Reparatur und Restaurierung.

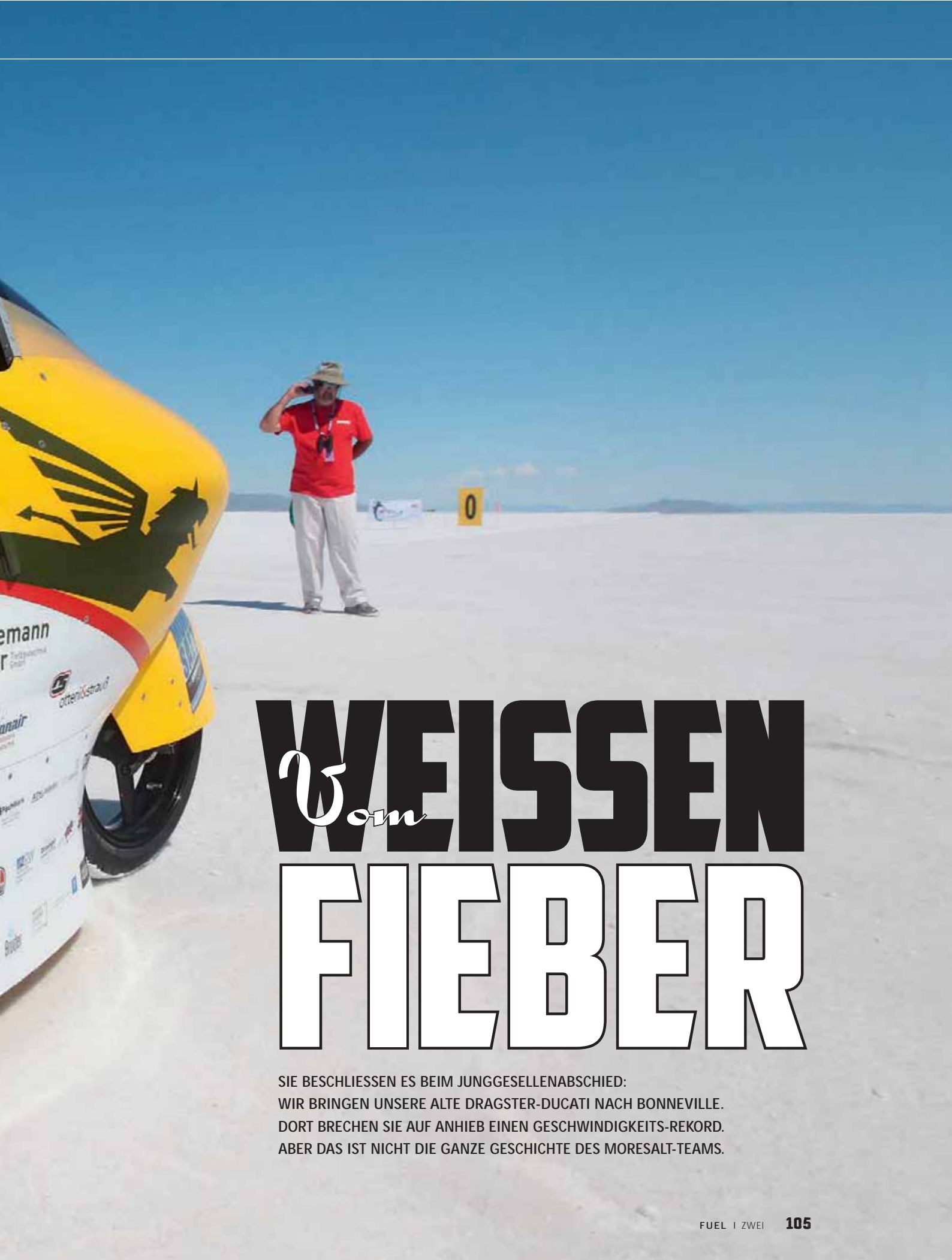
**Auch als E-Paper
fürs iPad erhältlich**

www.motorrad-classic.de

**MOTORRAD
Classic**







Von WEISSEN FIEBER

SIE BESCHLIESSEN ES BEIM JUNGGESELLENABSCHIED:
WIR BRINGEN UNSERE ALTE DRAGSTER-DUCATI NACH BONNEVILLE.
DORT BRECHEN SIE AUF ANHIEB EINEN GESCHWINDIGKEITS-REKORD.
ABER DAS IST NICHT DIE GANZE GESCHICHTE DES MORESALT-TEAMS.



Ausgebaut steht der Zweizylinder ein paar Meter von der Maschine entfernt in der Scheune



In Gedanken: Bep, Sandra, Günter und Dominik



Ein Blick unters Laken: Salz, überall Salz



Fahrer Günter



Freund Bep





Unterm Laken ruht, was der Crash von der Moresalt-Maschine übrig gelassen hat



Er öffnet die Tür nur einen Spalt breit. Noch vor seinem Blick fällt das Licht des Nachmittags ins Dunkel der Scheune. Dort steht sie abgedeckt mit einem Laken wie unter einem Leichentuch. Nach hinten ragt der Reifen, nach vorne wie an einem langen Finger der Drehzahlmesser heraus. Vor einer Bretterwand lehnt der große, gelbe Verkleidungskörper. Er sieht aus, als hätte es ihm den Kopf abgerissen. An der Bruchstelle schimmern die gesplitterten Fasern so weiß wie das Salz von Bonneville.

Er drückt die Tür weiter auf, geht rein und sagt nach einer Weile: „Ich weiß immer noch nicht, wie es passiert ist. Ich erinnere mich nicht an diesen Moment.“ In diesem Moment schlägt Günter

Retsch, über ein halbes Jahr ist das jetzt her, mit 180 Meilen auf das Salz. Er bricht sich das rechte Sprunggelenk und den linken Fuß, einige Rippen, den linken Oberarm, ein Schlüsselbein, die linke Schulterplatte und beide Hände. Acht Wochen muss er sich pflegen lassen, eine Faust zu machen fällt ihm heute noch schwer.

Aber als er das Laken anhebt und den langen Gitterrohrrahmen betrachtet, den sie mit dem Moresalt-Team geschweißt haben, um mit der aufgeladenen Ducati in Bonneville einen Rekord zu holen und die 200-Meilen-Marke zu knacken, da ist es, als durchfahre es ihn. „Es war trotzdem so geil“, sagt er, „Bonneville war das geilste Abenteuer meines Lebens.“ Er streckt den Unterarm vor und zeigt, wie sich auf seiner tätowierten Haut die Haare stellen. „Hier, allein wenn ich dran denke.“ Sein Kumpel Bep macht ein Bier auf und drückt es Günter in die ausgestreckte Hand. „Du kannst es gar nicht beschreiben“, sagt Bep, „dort zu sein. Ich denke immer daran, wie Burt Munro in ‚The World’s Fastest Indian‘ meint ‚Das hier ist heiliger Boden‘. Du hast wirklich das Gefühl, du betrittst heiligen Boden.“ Und Günter sagt: „Der erste Moment ist schon arg. Zwei Jahre lang hat man nichts anderes gemacht, als mit dem Team an Wochenenden und bis in die Nächte hinein am Motorrad zu arbeiten, und dann bist du wirklich da und fühlst, das ist ein Platz, wo Großes passiert. Es überwältigt dich. Trotzdem: Das lange Warten, bis du endlich mit deinem Lauf an der Reihe bist, die Hitze, das Licht, das Salz – es gibt Momente, da geht dir alles dort auf



Das Moresalt-Team mit der Rekord-Ducati 2014 auf den Bonneville Salt Flats

„Jeder, der jemals in Bonneville war, wird dir erzählen, er muss wiederkommen, um schneller zu sein“

den Sack. Dann bist du zwei Tage wieder daheim – und willst sofort zurück.“ Dennis Manning, Veranstalter der Motorcycle Speed Trials auf den Salt Flats, sagt genau dasselbe. „Jeder, der jemals in Bonneville war“, meint er, „wird dir erzählen, er muss wiederkommen, um schneller zu sein.“ Es ist wie eine ansteckende Krankheit, das weiße Fieber, das Salzfeber. Der Bonneville-Veteran Tom „Santa Claus“ Anderson von den Buell Brothers sagt: „Wenn es dich erwischt, gibt es nichts, was dich retten kann. Du atmest dafür, isst dafür, denkst dafür, lebst dafür. Bonneville ist ein unvergleichlicher Ort, er hat etwas Geheimnisvolles, Rätselhaftes, und wenn du kommst, wird es dich erwischen. Es ist Magie.“

Für das Moresalt-Team beginnt die Magie 2010 mit einem Kater. Die Kumpels waren mit Günter Retsch zu seinem Junggesellenabschied zum Dragster-Rennen nach Santa Pod gereist. Aber statt Dragster-Rennen gab es in der Mitte Englands Regen und im Pub ein Pint nach dem anderen, bis einer einen Vorschlag macht: „Die alten Männer graben das alte Ding wieder aus, und dann bringen wir es nach Bonneville, so wie Burt Munro das mit seiner Indian Scout gemacht hat.“ Das „alte Ding“ ist eine zwangsbeatmete und bis in die letzte Düse modifizierte 916, mit der Günter in den 90ern in der Drag Racing-Europameisterschaft über die Viertelmeile gehastet ist.



► ZUR MASCHINE:

Moresalt-Ducati 955 Turbo, Motor Basis 916, modifizierte Garrett T3-Turbolader mit Ladeluftkühler, Leistung zirka 300 PS, Sechsganggetriebe, Eigenbau-Slipperclutch, Eigenbau-Gitterrohrrahmen mit Deltabox-Lenkkopf, verstellbare Gabelbrücke, Showa-Gabel, Öhlins-Dämpfer, Radstand 1950 mm, Gewicht 280 kg. 2012 holt das Moresalt-Team den Rekord für Zweizylinder in der Klasse APS-BG 1000: Spezialkonstruktionen, teilverkleidet, aufgeladen.
www.moresalt.de

Aber es ist eine Sache, 400 Meter Volllast zu beschleunigen und eine andere, auf dem Salz fünf, sechs, sieben lange Meilen zu verkraften. Der Dragster hatte weder Wasser- noch Ölkühler, er kam ohne Ladeluftkühler aus, steuerte über ganz andere Nocken die Ventile an, musste schnell und heftig, aber kurz nur Leistung bringen, die Luft strömte halt irgendwie vorbei.

„Zwei Jahre haben wir rumgeschafft und dann 2012 auf Anhieb einen Rekord in unserer Klasse aufgestellt: 169,047 mp/h über die fliegende Meile.“ Zum zweiten Ziel – Mitglied im 200-Meilen-Club von Bonneville werden – fehlen dem Team bei der Salzpremiere allerdings gut 30 Meilen Topspeed. Also machen sie weiter, noch mal zwei Jahre. Wieder schrauben sie in der Werkstatt von Günter Retschs Arbeitgeber Otteni und Strauß die Nächte durch, tüfteln an Getriebe, Übersetzung und Fahrwerksgeometrien mit verstellbarem Lenkkopf. Wieder reisen sie nach Finnland, um bei Hestec Einspritzung und Lader zu optimieren. Heinz Herz, der Sohn von Ex-Weltrekordler Wilhelm Herz, öffnet ihnen die Türen in den Windkanal von Audi, wo sie mit den Ingenieuren stundenlang an der Aerodynamik feilen.

„Es ist so irre“, sagt Günter, „die kleinen Jungs aus Fautenbach, die in der Garage an ihren Moppedle geschraubt haben. Und dann sitzt du da in so einem Windkanal, und der Nacken und die Schultern verkrampfen, weil du immer in derselben Haltung bleiben musst, während sie dich und die Maschine anpusten.“ Und dann bekommt einer Wind davon, dass da ein paar Verrückte etwas Verrücktes wagen. Er ruft an und fragt, ob sie denn schon jemanden haben, der ihnen die Verkleidung mache? Nein. „Na gut, hat er gesagt, jetzt habt ihr jemanden. Die Firma von Jörg Hüsken, Cotesa, produziert normalerweise Faserverbundteile für Flugzeuge. Für uns“, erzählt Günter, „hat er die Negativformen



DER MOTORRAD-HELDEN-CLUB:

DIE VORTEILSWELT FÜR MOTORRAD-FANS.



SHOPPING-RABATTE



GEWINNSPIELE



REDAKTIONS-EVENTS



INSIDER-INFORMATIONEN



REISE- UND TRAININGS-
ANGEBOTE

GLEICH! EINSTEIGEN!

Exklusive Vorteile für Abonnenten von
MOTORRAD, PS, MOTORRAD Classic
und Stammkunden des action teams.

Alle Informationen zum MOTORRAD-HELDEN-Club unter:
WWW.MOTORRAD-HELDEN.DE

Club powered by



Club-Partner:



und drei Verkleidungen und Heckteile angefertigt, obwohl der uns da noch gar nicht kannte. Wir sind uns erst später in Bonneville begegnet.“

Dort wollten sie bei der Speedweek die letzten Tests fahren und das Setup festlegen, um wenig später bei den Motorcycle Speed Trials einen neuen Angriff auf die 200 zu versuchen. Aber die Speedweek fiel aus, weil das Salz nach heftigem Regen komplett unter Wasser stand. Also keine Tests. „Dabei ist es das Wichtigste“, sagt Günter, „dass das Motorrad ruhig läuft. Die Strecke ist alles andere als eben. Und du willst nicht, dass sich bei 300 Sachen was aufschauelt. Du hast fast keinen Grip auf dem Salz, kannst mit der Lenkung kaum was machen, sondern alles nur mit dem Körper. Aber anders als beim Dragster musst du zwar schnell reagieren, aber eben auch sanft.“ Dann beugt er den Oberkörper nach vorne, streckt die Arme aus, lehnt sich einen Tick zur einen, dann zur anderen Seite, hält im Geiste den Lenker ganz leicht nur und sagt: „Die Maschine muss eigentlich von alleine laufen, du musst sie loslassen und nur ganz zart führen, zärtlich.“

Es ist, als stehe er da nicht in der Scheune neben den Resten der Maschine, sondern auf den Salt Flats am Start, die rückenlangen Rastas vor der Brust in der Kombi, das Visier ist schon zu, er schwitzt, über ihm wenige Wolken im Knallblau, weit weg staffeln sich grau und dunkel die Berge, der Wind spielt mit den großen roten und gelben Flaggen, die die Strecke begrenzen und die Meilen markieren. Unter ihm röhrt und rasselt der Motor, und vor ihm steht ein Typ mit rotem T-Shirt und Hut und Walkie Talkie am Ohr. „Du denkst, du stehst dort eine Ewigkeit, und du siehst diesen Typen mit dem Funkgerät an und wartest, wartest, dass er endlich diese grüne Flagge schwenkt, die dir zeigt, jetzt geht es los.“ Aus dem Rennradio kommt mit knarziger Stimme die Ansage „Motorcycle number 48 is on track, this is



Der Kopf der Verkleidung abgerissen, das Heck wie ein Gerippe

ZU DEN SALT FLATS:

Die über 100 Quadratkilometer großen Bonneville Salt Flats liegen auf rund 1300 Meter Höhe im US-Bundesstaat Utah gleich neben der Interstate 80. Nächster internationaler Flughafen ist Salt Lake City in etwa 150 Kilometer Entfernung, nächster Ort Wendover an der Grenze zu Nevada. Den ersten Rekord auf dem Salz von Bonneville fuhr 1914 „Terrible“ Teddy Tetzlaff. Im Blitzen Benz II erreichte er 142,8 mp/h. 1956 fuhr Wilhelm Herz dort als Erster auf einem Motorrad über 200 Meilen pro Stunde. Sein Speed: 211,4 mp/h, 338,092 km/h. Den aktuellen Geschwindigkeitsrekord für Motorräder markierte Rocky Robinson 2010 auf den Bonneville Salt Flats mit dem Top Oil-Ack Attack Streamliner: 376,363 mp/h, 605,697 km/h. www.bonneville-speedtrials.com

Team Moresalt from Achern, Germany.“ Aber auch bei diesem Anlauf wird es nicht hinhalten mit den 200 Meilen. Komisch. Schon 1956 hatte in Bonneville Wilhelm Herz als Erster diese Marke mit dem Motorrad überboten. Auf einer „Delphin III“ getauften 500er-Kompressor-NSU mit etwa 110 PS. Und mehr als ein halbes Jahrhundert später soll es kein Kinderspiel sein, mit 300 Turbo-PS am Hinterrad einer 1000er-Ducati mindestens genau so schnell zu fahren? Ist es nicht. Und in einer Erklärung, die allein den Gesetzen der Physik folgt, lässt sich das kaum fassen. „Es ist nicht einfach“, sagt Drew Gatewood, technischer Kommissar und seit Jahrzehnten auf den Salt Flats. „Das hier ist der Ort, wo du am schnellsten fahren kannst auf der ganzen Welt, aber es ist auch der Ort, wo es am schwersten ist. Die Salzgötter sind dir entweder gewogen oder sie sind es nicht.“ Günter Retsch sagt es profaner: „Du musst einen guten, einen wirklich glücklichen Tag haben, dass das Salz, der Wind und das Wetter dich fahren lassen. Dann ist es geil. Aber auch, als ob du 300 auf einer Autobahn fährst, auf der drei Millimeter hoch der Rollsplitt liegt. Das kannst du nicht alles kalkulieren. Dinge passieren.“

Noch im Krankenwagen, der ihn vom Salz zum Rettungshubschrauber bringt, hebt er den Kopf und fragt: „Wie schnell sind wir gewesen?“

www.fuel-online.de

Text: Michael Orth; Fotos: Michael Orth, Horst Rösler



MEHR ACTION.

MEHR TEAM.

MEHR ERLEBEN.

EUROPAREISEN

- » Norwegen & Lofoten 18.07. – 01.08. 3890 €
- » Masuren & Pommern 11.07. – 19.07. / 25.07. – 02.08. / 08.08. – 16.08. 990 €
- » Kroatien 09.05. – 17.05. / 30.05. – 07.06. / 13.06. – 21.06. / 05.09. – 13.09. / 12.09. – 20.09. 1150 €
- » Sardinien 16.05. – 23.05. / 13.09. – 23.09. ab 1490 €
- » Dolomiten 02.06. – 06.06. / 07.07. – 11.07. / 01.09. – 05.09. 690 €
- » Alpenkarussell 08.06. – 12.06. / 29.06. – 03.07. / 24.08. – 28.08. / 31.08. – 04.09. 550 €

FERNREISEN

- » Namibia Special 08.11. – 22.11. / 07.12. – 21.12. / 28.12. – 11.01. ab 4640 €
- » Nordthailand 07.11. – 21.11. / 26.12. – 09.01. 2016 ab 2690 €
- » Pantanal 24.10. – 08.11. 4590 €
- » Marokko 27.10. – 10.11. 2880 €
- » Australien 08.11. – 28.11. 4850 €
- » Nepal 04.10. – 18.10. 2690 €

TRAININGS

- » Kurvenschule Driving Center Baden 13.04. / 14.04. 349 €
- » Renntraining Nürburgring GP-Kurs 30.04. / 25.08. 219 €
- » Renntraining Nürburgring GP-Sprint-Strecke 23. – 24.05. 429 €
- » Renntraining Sachsenring 28. – 29.05. 349 €
- » VIP-Fahrtraining Sachsenring 28. – 29.05. 699 €
- » Renntraining Hockenheimring 6. – 7.06. 429 €
- » Renntraining Bilster Berg 11. – 12.07. / 15. – 16.08. 419 €
- » Sportfahrerlehrgang Bilster Berg 11. – 12.07. 599 €
- » Sportfahrerlehrgang Sachsenring 23. – 24.07. 599 €
- » Perfektionstraining Nordschleife 20. – 21.07. (1-tägig) ab 499 €
- 11. – 12.08. 990 €



JETZT GRATIS

BESTELLEN

PROGRAMM JETZT GRATIS BESTELLEN: MOTORRAD ACTION TEAM, 70162 STUTTGART
FAX 0711/182-2017 TEL. 0711/182-1977 E-MAIL INFO@ACTIONTEAM.DE » WWW.ACTIONTEAM.DE » ACTION TEAM AUF FACEBOOK

SPONSOREN:



PARTNER:





*Bei diesem Zündschloss
bekommt der Begriff
des Drehkolbens eine
völlig neue Bedeutung*

M DER GROSSE Moment

MAN HAT SICH VIEL VORGENOMMEN IM LETZTEN HERBST.
KOMPLETT-UMBAU MIT FLEX UND SCHWEISSGERÄT, KEINE KOMPROMISSE, KEINE HALBEN SACHEN.
DAFÜR HANDGEMACHT BIS ZUR LETZTEN SCHRAUBE: DAS EIGENE MOTORRAD.
BLEIBT NUR DIE HOFFNUNG, DASS ES LETZTEN ENDES AUCH ANSPRINGT ...

WO ZUM Teufel bleibt der scheiß Paketwagen? Seit Stunden lungert man am Gartentor herum, in der Hoffnung, dass der gelbe Sprinter endlich ums Eck biegt. Okay, es geht nicht um lebenswichtige Medikamente, es geht auch nicht um die neue Herz-Lungen-Maschine für Tante Frieda, es geht nur um ein lumpiges Zündschloss. Gebraucht geschossen und das letzte Teil, das fehlt, um den V2-Motor losballern zu lassen. Verzweiflung macht sich breit und bricht der Gewalt die Bahn. Hammer, Schraubenzieher, Gewürge, dann fliegt der alte Schließzylinder in seinen Einzelteilen durch die Luft – geschafft.

Anstatt Schlüssel sitzt jetzt ein Alu-Drehknopf in Kolbenform auf dem Zündschloss. Gurgelnd blubbern ein paar Liter Schnaps in



Wer hätt's gedacht: XV 535 als Basis

den Tank, umgehend tasten die Finger am Tankboden entlang, um mögliche Leckagen auszumachen. Leichtes Gesabber am Benzinhahn macht uns aber nicht bange, meist quellen die ausgetrockneten Dichtungen durch den frischen Sprit wieder auf und verschließen die Undichtigkeit von selbst. Immer griffbereit bei jeder Premiere einer frisch aufgebauten Verbrennungsmaschine: der Feuerlöscher. Es wäre nicht das erste Projekt, das noch vor dem ersten Meter in Flammen steht. Und bitteschön, verlasst euch nicht darauf, dass irgendein Feuerlöscher im Keller rumstehen müsste. Wenn sich die Flammen über den Luftfilter zum Tank durchfressen, bleibt keine Zeit, um in den Keller

zu stürmen. Denn jeder weiß: Hast du Minimax im Keller, brennt's in der Werkstatt umso heller.

Ein Dreh am „Zündschloss“, es surrt und klickert, das Licht leuchtet, der Blinker blinkt und der Starter greift, wirbelt die Kurbelwelle herum und nach kurzen asthmatischen Atemzügen entflammen die Zündkerzen die hochexplosive Mischung aus Super 98 und abgestandener Werkstattluft. Knisternd dehnen sich die Krümmer unter dem Hitzeschutzverband, jeder Zündschlag fegt alten Rost und Öl aus den Schalldämpfern, die Vergaser finden den Takt, füttern die Zylinder synchron und zuverlässig mit Brennstoff – er läuft. Wahnsinn. Stumpfe Technokraten schütteln jetzt erstaunt den Kopf. Warum, bitteschön, soll es der Wahnsinn sein, wenn ein Verbrennungsmotor läuft? Das tun jeden Morgen Millionen von Motoren, einfach so, völlig emotionslos und zuverlässig. Mag schon sein, aber wenn du ein Motorrad im Herbst bis auf die letzte Schraube zerpfückst und ein halbes Jahr später dieses Puzzle aus Mechanik, endlosen Kabelsträngen, Leitungen und Schläu-



Wer vorher einen groben Plan macht, kann Flex und Schweißgerät bedenkenlos freien Lauf lassen. Auch wenn's am Ende etwas von der Grundidee abweicht, wichtig ist der Spaß am Selbermachen – Prosit

chen zusammenbastelst, kommt es dir vor wie das Wunder von Lourdes, wenn die Kiste tatsächlich läuft. Wobei man sich am glücklichen Ende eines Projekts generell darüber wundert, dass es so geworden ist, wie man sich das vorgenommen hat. Wie oft stand man die letzten Monate bis spät in der Nacht an der Werkbank, kurz

davor, die Brocken in eine große Kiste zu packen und im nächsten besten Baggersee zu entsorgen. Zu, aus, Ende. Wenn nix mehr vorangeht, weil sich der eigentliche Plan und die harte technische Realität scheinbar nicht unter einen Hut bringen lassen, hilft nur eines: alles stehen und liegen lassen, Licht aus. Geniale Lösun-

gen kommen meist im Halbschlaf, wenn sich der Pulsschlag beruhigt und die Gedanken ganz von vorne anfangen, auf dem berühmten weißen Blatt sozusagen.

Ja, ich geb's zu, ich bin nicht nur einmal mitten in der Nacht in Unterhose und T-Shirt in die Werksatt gestürmt. Die geniale Lösung mit der Schieblehre vermessen, alle Bauteile neu positioniert und rumms, war das Problem erledigt. Und wenn nicht, hat so ein Eigenbau den großen Vorteil, dass er nie wirklich fertig sein muss. Er muss fahren, keine Frage, aber er muss nicht bis ins letzte Detail perfekt sein. Man muss sich die Freiheit der Übergangslösung schaffen, manche Dinge einfach abhaken und auf später verschieben. Anders als bei den konventionellen Customizern, die ihre Schlitten für die nächste Ausstellung mit dem Wattestäbchen bis ins letzte Eck polieren, dürfen handgemachte Café Racer, Bobber, Scrambler und sonstige Spielarten motorgetriebener Lustobjekte ruhig auch mal mit der Spraydose lackiert werden. Und wenn das selbst gedengelte Schutzblech nicht ganz akkurat dem Radius des Reifens folgt – scheiß drauf. In diesem Sinne: viel Spaß beim Basteln und Tüfteln. Pfump, Prost auf das nächste Werkstatt-Bierchen. Ach so, hätte ich fast vergessen: Sucht jemand ein gebrauchtes Yamaha XV 535-Zündschloss?

www.fuel-online.de

Text: Werner Koch; Fotos: fact, Koch






Standard



SlashCut



Tapered



Auspuffsystem Silverado

www.miller-custombike.de



Brems- und Rücklicht sind integriert, Neuteile vermischen sich mit 40 Jahre alten und den Style kann man getrost als „radikal gestrippt“ bezeichnen. Unten im Bild: der 33-jährige Mechaniker und Customizer Thaweeapol Kherdnarong

PROUD & LOUD

AUF THAILANDS GRÖSSTER INSEL KOH SAMUI ENTDECKT FUEL AM STRASSENRAND EIN PAAR SCHRULLIGE CUSTOM-BIKES UND WAGT DEN BLICK HINTER DIE KULISSEN DER LOW-BUDGET-TRAUMWELT.

ASIEN IST der Tummelplatz kleiner Scooter und Halbautomatik-Motorräder. Es sind die Packesel der Neuzeit. Jeder ist auf ihnen unterwegs, nicht selten sind Beiwagen drangeschweißt, mit denen die Fahrer Dinge transportieren, für die man in Europa einen kleinen Lkw geordert hätte. Von den weltweit über 65 Millionen verkauften Honda Cub-Modellen (Cub = Cheap Urban Bike) laufen geschätzte 45 Millionen in Asien. Diese Schwemme hat dazu geführt, dass selbst am Ende des hinterdörflicherischsten Eselpfades jemand mit ein paar Schraubenschlüsseln im Schatten des Dschungels hockt und diese Bikes reparieren kann. Oder will. Zumindest, wenn es sich um Dinge wie Plattfüße oder Bremsprobleme handelt. Wer sind diese Burschen, die man quasi an jeder Hausecke findet? Bei einer Umfrage innerhalb Thailands stellte sich heraus, dass niemand von ihnen eine Ausbildung im herkömmlichen Sinne absolviert hat. „Learning by looking and trying“ heißt das Motto. Was nichts anderes bedeutet, als dass viele Jungs

sich bereits im Teenageralter in einer „Werkstatt“ tummeln, um sich das Wissen der Älteren anzueignen. Es ist mitunter ein Halbwissen, das es ihnen Jahre später ermöglicht, ein paar Kilometer weiter einen eigenen Schrauber-Shop zu öffnen und ebenfalls „auszubilden“. Asien ist voll von diesen Bretterverschlägen am Straßenrand. Man erkennt sie an den gut sichtbar aushängenden Mopedreifen. Allerdings gibt es speziell in Thailand eine rührige Custom-Szene, die sich vorwiegend den gängigen Honda Cub-Modellen widmet. Einen dieser Hinterhof-Customizer traf FUEL völlig überraschend auf der Insel Koh Samui. Das Aussprechen seines Namens dürfte so manch einem Probleme bereiten: Thaweeapol Kherdnarong. „Du kannst auch Bao zu mir sagen“, meint der 33-Jährige, man ist erleichtert. Bao arbeitet seit er 16 ist als Mechaniker, seit acht Jahren hat er einen eigenen Shop. Von seinen bislang sieben aufgebauten Maschinen sind vier bereits verkauft. Als Basis dieser völlig gestrippten Bikes dienen Honda Cub-Modelle aus den



Die hier gezeigten Umbauten basieren auf älteren Honda Cub-Modellen (siehe auch Foto unten)

1970er-Jahren, die der Schrauber meist mit einem 108-Kubik-Zylinder aus den 1980ern aufpeppt. Vergaser natürlich inbegriffen. Ansonsten ist Radikalstrippen angesagt: Die Fender werden entfernt oder aufs Minimum reduziert und der Kolben presst die Druckwelle durch einen übergroßen Schalldämpfer, der seinen Namen nicht verdient. Die Halbverkleidung entfällt ganz, ein tief montierter Scheinwerfer sorgt für geduckten Auftritt, kurze Riser ermöglichen in Verbindung mit einem schmalen Enduro-Lenker eine aktive Sitzposition. Und damit der Look auch stimmt, verbaut Bao nicht nur bunte Ketten, sondern auch goldene Breitfelgen. Das ehemalige Trennscheibenformat der Reifen musste erwachsenen Dimensionen weichen: Vorn rollen Baos Bikes, die er Street Cub nennt, auf einer 3.50-17-Felge, hinten kommt eine 4.50-17er zum Einsatz. Das passt natürlich nicht in die originale Schwinge, der Thailänder setzt hier auf breite Schwingen aus Vierkantstahlrohr oder auch Aluminium. Das leichte Metall kommt auch an anderen Stellen zum

Einsatz, denn Bao verwendet viele eloxierte Aluschrauben. Fragt man nach, wie viel Zeit er für einen solchen Umbau investiert, grinst er nur und meint: „Sechs Wochen, alles nur nebenbei, wenn ich Zeit habe.“ Zur Relation: Während diese Fotos entstehen, wechselt Bao schnell mal zwei Mopedreifen, Ein- und Ausbau inbegriffen. Umgerechnet 1000 Euro verlangt der Hinterhof-Customizer für einen Umbau inklusive Basisbike, die Ideen dazu hat er selbst oder lässt sich von Freunden oder auch dem Internet inspirieren. Und für alle, die auch wissen wollen, wie's fährt: Die Street Cub lenkt sich träger und ist wesentlich lauter und schneller als das Original. Vorausschauendes Fahren ist angesagt, denn die Bremsen verzögern nur verhalten. Bei aller Fahrdynamik oder dem Unken über die Haltbarkeit darf man eines nicht vergessen: Mit diesem Ding bist du König auf der Insel. Nach der Street Cub verrenken sich sogar Hälse, die bei einer Harley gar nicht erst gezuckt hätten.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Rolf Henniges



ZUSATZINFO:

Es gibt sie wieder: Nachbauten der charmanten Honda Cub-Modelle aus den 1960er- und 1970er-Jahren werden derzeit in China produziert und gelangen über den holländischen Importeur (www.supermotocompany.com) und dessen Vertriebsnetz auch nach Deutschland. Beispielsweise über den www.monkeyshop.de (Telefon 05 11/9 52 33 57) in Hannover. Darüber hinaus haben die Holländer auch coole, aber leider illegale Umbauten auf Basis der Cub-Modelle im Programm, die den hier gezeigten Thailand-Bikes sehr ähneln.



CHRIS



JAN



MENNO



ANDI



MARKUS

WEIHNACHTSFEIER, VIEL ZU VIEL BIER UND EINE BLÖDSINNIGE IDEE:
MIT FÜNF ALTEN VESPAS DIE USA DURCHQUEREN. DIE STORY EINER SCHNAPSIDEE.

UNSER LEBEN

änderte sich durch die Weihnachtsfeier im Friseursalon unseres Freundes Olli. In einer Ecke des Salons stand seine Vespa „Fast Orange“ – laut Olli der erotischste Roller aller Zeiten. Und der schnellste: Angeblich lief die Kiste 160 km/h. Reisetauglich sei das Ding auch. Cool sowieso, überhaupt: So eine PX 200 sei das Nonplusultra, nur leider viel zu wenig von Bikern gewürdigt. Nun, ein dummer Spruch sagt: Frauen kann man sich schön trinken. Mit Männern funktioniert das angeblich auch. Und leider auch bei Zweirädern. Nach acht Stunden Bier, Sekt und Schnaps erschien uns fünf Freunden eine verrückte Idee als die Mission unseres Lebens: Kommendes Jahr an Weihnachten sollte jeder eine Vespa sein Eigen nennen und wir würden mit den Bleheimern die USA durchqueren. Route: Miami – San Francisco. Schlappe 6500 Kilometer. Hand drauf!

Nun muss man vielleicht noch dazu sagen, dass wir alle viel und lange gereist waren und Erfahrung mit langen Trips hatten. Allerdings hatten wir die mit echten Motorrädern absolviert. Damit das Ganze nicht als Schnapsidee in Vergessenheit geriet, kaufte ich bereits drei Wochen später eine PX 200 E, um den Druck auf die Jungs zu erhöhen: Privatverkauf über Mobile, 1200 Euro, Farbe Schwarz, Zustand gut, fahrbereit. Abgemacht ist abgemacht! Meine erste Ausfahrt war ziemlich ernüchternd. Als Fahrer einer BMW F 800 GS muss ich sagen, die kleinen Räder folgen jeder Spurrinne, Beschleunigung ist nicht wirklich spürbar, das Gewicht des Motors zieht einen nach rechts, und nach 20 Kilometern konnte ich kaum noch sitzen. Wie war das noch? Das erotischste Ding aller Zeiten? Olli musste verpeilt sein, ganz klar.

Im Spätsommer war es dann so weit: Wir hatten die fünf Blechkisten beisammen. Chris ersteigerte seine bei Ebay für 800 Euro, Andi zahlte 1500 Euro und Jan 1550 Euro jeweils an Privatpersonen. Menno schraubte seine aus einem unübersichtlichen Berg Ersatzteilen zusammen. Denn mein Freund Menno war und ist so etwas wie der Vespa-König unserer Gegend. Er hat einen kleinen Motorrad-Shop und kennt sich mit der Technik aus wie der Papst mit dem Beten. Er war es auch, der die Dinger gründlich durchcheckte, bevor sie im November in Kisten verpackt ihren Seeweg nach Miami antraten. Trotz des anschließenden guten Gefühls waren wir verunsichert, als Menno seiner Maschine noch folgende Ersatzteile beilegte: Kolben samt Ringen, Zylinder, kompletter Motordichtsatz, CDI-Einheit, Hauptlager, Lichtmaschine, zig Glühbirnen, Handhebel, Kupplungs- und Gaszug – kurzum: Menno hatte alles dabei, um einen Motor im Niemandsland komplett zu zerlegen und zu revidieren... Wenn der Experte seiner Maschine schon nicht traute, was sollten wir dann sagen? Unser Gepäck bestand aus Unterhosen, T-Shirts, Kamera und einem Parka. Denn, so viel war klar: Wir wollten stilecht unterwegs sein! In Jeans, coolen Schuhen und lässigem Parka oder Jacke. Lederkombi oder Gore-Tex-Anzüge waren völliges No-Go.

Bis in die USA ist es ein weiter Weg. Die Roller sind sechs Wochen auf See, und wir stehen am 28. 12. am Frankfurter Flughafen, viel zu spät, wie immer. Zudem herrscht höchste Terrorwarnung. Ausgerechnet da lässt Andi seinen Rucksack – wie es immer so schön heißt – unbeaufsichtigt. Das Teil ist im Nu abgeriegelt und umstellt. Männer mit Panzeranzügen rücken an, wir werden klein mit Hut. Und schaffen es nach der Klärung des Umstands gerade noch rechtzeitig in den Flieger.

BIG BALL BUDDYS





6500 Kilometer in nur drei Wochen Fahrzeit – oh, Mann! Was waren wir manchmal fertig... Abends gab's dann ausreichend Flüssigkeit, um die Abenteuer des kommenden Tages bestehen zu können. So wie diese Begegnungen: Mitten im Niemandsland treffen wir in einer Offroad-Passage auf einen 1200er-GS-Fahrer, und Tage zuvor lauerte uns ein Krokodil auf

Der spuckt uns knapp zehn Stunden später aus. Miami, amerikanischer Boden, hurra! Mit sehr viel Glück bekommen wir einen Mietwagen, holen zehn Liter Benzin von der Tankstelle und stehen vor den Toren der Spedition. Als wir die Pappverkleidungen unserer Boxen abnehmen, starren die Arbeiter auf unsere Roller und können es nicht fassen: fünf Verrückte, fünf witzig-winzige Fahrzeuge – Ziel San Francisco. Ihr Kommentar zu unserem Vorhaben: „You all must have really big balls!“ Die Nummer mit den

„WELCHE ECHT HARTEN KERLE FAHREN FREIWILLIG AUF SOLCH KOMISCHEN KISTEN?“

dicken Eiern wird bei uns in der Truppe zum Running Gag. Jedoch nur an den zwei Tagen, die wir brauchen, um die Roller reisefertig zu machen. Vorab brausen wir mit den Zwölf-PS-Geschossen gepäckfrei durch die Stadt und fühlen uns unsterblich. Das ändert sich am Morgen der Abreise. Als wir vollgepackt über den ersten Highway rollen, ist der erste Parkplatz unser. Plötzlich weiß jeder von uns, was die Jungs mit „big balls“ meinten. Denn nix ist's mit 100, 110 oder 120 km/h. So wie bei den Tests in Deutschland. Jan faselt etwas von „anderer Luft mit geringem Sauerstoffgehalt“ und Chris meint, es könne „am miserablen Benzin“ liegen. Wie auch immer: Mit Gepäck und uns im vollen Ornat sind Vollgas maximal 90 Sachen drin. Und Vollgas mit einem Zweitaktmotor? Genau! Niemals! Ich rolle die Amerika-Karte auf dem Parkplatz aus. Miami, New Orleans, Houston, Tucson, San Diego, Los Angeles, San Francisco – 6500 Kilometer. Geteilt durch drei Wochen reine Fahrzeit ergibt einen Tagesschnitt von 310 Kilometern. Lächerlich, wenn man allein fährt und nichts anschauen will. Aber fünf Typen, einer hat ständig Durst, der andere ist frisch verliebt und muss alle 30 Minuten telefonieren, ein anderer ist zigarettensüchtig und dem Nächsten ist entweder zu kalt oder zu heiß... Egal, auf der Übersichtskarte Amerika 1:1.000.000 wirken 100 Kilometer wie ein Mückenflügel. Wie immer kommt es auf den Blickwinkel an. Keiner von uns hatte sich vorab so recht Gedanken darüber gemacht, wie viel 6500 Kilometer wirklich sind. Zum Vergleich: Vom Nordkap bis Gibraltar sind es „nur“ 5500 Kilometer.

Trotzdem werden unsere ersten 500 Kilometer entlang der Everglades quer durch Florida ein Genuss. Die Motoren laufen rund, man sitzt aufrecht wie auf einem guten Hocker, und der Fahrtwind saust um die Nase. Wir pendeln uns bei 75 bis 80 km/h ein. Bei einem Stopp entde-

cken wir ein Krokodil. Menno schleicht sich mit dem Fotoapparat langsam an das scheinbar träge Tier heran. Wer wen anvisiert, ist nicht ganz klar, wer schneller ist, sehr schnell. Innerhalb einer halben Sekunde wendet das Krokodil und legt die zwei Meter zum Wasser mit einer verblüffenden Geschwindigkeit zurück, der Menno nichts entgegenzusetzen hat. Menno überlebt. Gerade so. Das Krokodil ist wie unsere alten Blechroller ein Reptil, etwas Altes, Uriges. Aber auch schnell und wendig. Das sind

die Vespas nicht. Aber sie sind ebenso wie das Reptil ein Relikt aus einer anderen Zeit, als Motorroller noch aus Blech geformt wurden und

PS noch nicht KW hieß. Beides hat den morbiden Charme von Beständigkeit. Unsere Abende verbringen wir so oft wie möglich am Lagerfeuer vor den Zelten. Dies hier ist nicht nur eine Reise durch die USA, sondern auch eine durch die Zeit. Denn es ist wie früher, als wir noch keine Freundinnen hatten. Da sind wir vier Mal pro Woche essen gegangen. Oder sagen wir lieber: trinken gegangen.

Trinken ist ein gutes Stichwort. Wir kommen nur schleppend voran. Neben Rauch-, Pinkel- und Erzählpausen zwingt uns vor allem das Nachtanken zum Anhalten. Vollgetankt kommt man maximal 150 Kilometer weit. Die Distanz zwischen den Tankstellen beträgt nicht selten 100 Kilometer. Also müssen wir quasi an jeder anhalten. Macht 65 Mal nachfüllen auf der Gesamtroute, mindestens drei Mal pro Tag. Die Begegnungen bei unseren kurzen Stopps sind zwiespältig. Frauen halten uns für schwul, denn welche fünf echten, harten Kerle fahren schon freiwillig auf solch komischen Kisten? Männer lachen sich oft halbtot. Abgesehen davon ist die Tour phantastisch. Führt uns durch Mangroven, in denen riesige Seekühe, die Manatees, im flachen Wasser dösen, über Straßen, die von gewaltigen Bäumen und manchmal tief hängenden Farnen beschattet werden und manchmal sagt auch jemand: „That's really back to the roots, beautiful!“ Wir verstehen das als ein Lob. Doch unsere merkwürdig aussehende Truppe wird auf vielen Caravanparks nicht reingelassen. Sie wollen angeblich keine Zelte. Wir stellen fest: Hütten zu mieten ist mitunter günstiger. Dennoch wird so oft es geht im Zelt geschlafen. Stichwort: romantisch! An solch einem Abend steht plötzlich der Camp-Nachbar vor uns und sagt: „Jungs, es ist gewaltiger Regen angesagt, hab's auf dem Radar gesehen.“ Er schaut stirnrunzelnd auf unsere Roller und die Zelte und meint: „Es ist besser, wenn ihr euch ein Auto sucht!“ Und dann

kommt der Regen, die Hölle, es ist unglaublich. Die halbnackten Schatten im Regen, die ihr Zelt fluchtartig verließen, als ihre Schuhe im Vorzelt vorbeischwammen, habe ich leider nicht gesehen, es waren Menno und Andi, die im Abfluss des Campingplatzes zelteten. Sie erlebten die Nacht im Toilettenhäuschen.

Und es hört nicht auf. Im totalen Regen starten wir am kommenden Morgen. Alles ist nass. Bei Vollgas im strömenden Regen schaffen wir dennoch 80 km/h, die Trucks überholen uns alle, oder sie fahren zwei Meter hinter uns und drängeln. Die Gischt nimmt uns die Sicht, während die bis zu sechsspurigen Highways sich immer wieder teilen und neu finden, wir mal auf die linken und mal auf die rechten zwei Spuren müssen, immer wieder quer über den nassen Highway. Standstreifen gibt es nicht, und die Brückengeländer sind auch nur 50 Zentimeter hoch, es ist beängstigend, im Rückspiegel sind die anderen kaum auszumachen, jetzt darf nichts passieren. Doch wir erreichen Houston ohne Panne oder Sturz. Das war wie Geisterbahn fahren, nur schlimmer.

Ganz sturzfrei kommen wir dennoch nicht ans Ziel: Direkt am Rio Grande an der Grenze zu Mexiko bricht Andi mit großem Aufwand ein Katzenauge aus einem

**„WHERE DO YOU GO?“
„SAN FRANCISCO. BUT NOT TODAY!“**

Begrenzungspfahl. Er verlässt dazu die Kurve, legt den Roller quer und erledigt das Katzenauge. Dann überschlägt sich der Roller, und Andi auch. Er schält sich aus der Staubwolke hervor, klopft sich den Dreck von den Schultern und sagt: „Heute Abend muss ich aber wirklich duschen.“ Dann schaut er den Roller an, die Gepäckträger haben sich gelöst, er ist verbeult, ein Loch ist im Blech, der E-Starter funktioniert nicht mehr, und das Zündschloss auch nicht. Der Motor schon. „Damit habe ich den Verkaufswert des Rollers wohl stark dezimiert“, meint Andi. In diesem Moment kommt Bewunderung bei uns auf, denn wir alle sind wesentlich bleicher als er. Aber nicht so zerzaust. Auf der nachfolgenden groben Schotterstrecke mit Wellblech und Sandpassagen durch breite trockene Flussbetten treffen wir eine BMW R 1200 GS Adventure in vollem Touratech-Ornat. Bis wir neben ihm stoppten dachte der Fahrer, er hätte eine der schwersten Strecken überhaupt hinter sich gebracht. Doch dann kamen wir. „Hey Jungs! Ich hätte nie gedacht, dass Vespa-Roller hier

fahren können.“ Wir auch nicht, aber das Benzin hätte nicht zurück gereicht. Sagen wir aber nicht. STOP! Die Schilder im Grenzgebiet zu Mexiko sind eindeutig, die Blicke hinter den Sonnenbrillen der Grenzpolizisten verraten Erstaunen wegen unserer Fortbewegungsmittel. „Where do you come from?“ „Miami, Florida“. „And where do you go?“ „San Francisco. But not today“. Gerade den letzten Satz finden wir äußerst witzig. Der Grenzpolizist nicht. Er ruft die Kollegen hinzu, und alles wird genauestens gecheckt. Erst als klar ist, dass wir weder Illegale sind noch Einwanderer schmuggeln, dürfen wir weiter. Auch die nachfolgenden Kontrollen finden „... , but not today“ leider nicht witzig.

Abends erreichen wir die kleine Ortschaft Alpine in Texas. Man hätte sich denken können, warum die so heißt, sie liegt 1120 Meter über Meereshöhe und macht ihrem Namen alle Ehre: Acht Grad bei Ankunft, minus zwei Grad morgens, als wir die Motoren starten. Wer kam nur auf die Idee, möglichst cool auszusehen? Ich habe alles an, was ich habe: zwei lange Unterhosen, Thermoshirt, Fleece, Regenhose, die dicke Jacke und Winterhandschuhe. Mir ist kalt, doch als mich Jan überholt, wird mir warm. Die Jeans flattert im Wind, und über den Puma-

Socken erkenne ich ein behaartes Bein; das ist wohl sein Eisbein. Es bleibt kühl bis wir abends El Paso erreichen. Der Wunsch,

in Downtown ein Hotel zu nehmen, verblasst bei der Begegnung mit zwei Eingeborenen, unseren Guides für die nächsten fünf Minuten. Nachdem der eine uns erklärt, dass es Downtown ausschließlich Schwulenkneipen gibt, fragt er uns, in welche wir wollen. „In gar keine!“, antworten wir schnell. „Na, dann seid ihr hier falsch“, erwidert er. Ein Amischlitten hält an, im Innenraum sitzt ganz verloren ein hübsches Mädchen, sie streckt den Daumen in die Luft, deutet auf die Vespas und meint: „That's bloody cool“, und fährt weiter. Warum haben wir nur immer die falschen Guides?

Egal. Denn wir haben uns. Entgegen Menno's Befürchtungen halten die Roller. Und wir stehen unter einem grandiosen Sonnenuntergang im Organpipe-, riesigen Kakteen im Joshua-Tree-Nationalpark und irgendwann auch auf dem Walk of Fame in Hollywood, Los Angeles. Kaum geparkt, umschleichen uns ein paar Gestalten mit forschenden Blicken auf unsere Nummernschilder. Ihr

Kommentar: „You must have big balls!“ Nun, um ehrlich zu sein: Das Einzige, was bei uns auf dieser Reise dicker geworden ist, ist unser Sitzfleisch. Der Sattel der PX 200 ist wirklich nicht für Fernreisen gepolstert.

Ein Umstand, der besonders auf der letzten Etappe negativ auf sich aufmerksam macht, denn sie ist mit 550 Kilometern die längste dieser Reise. Warum? Wir haben uns verrechnet! Nur zwei Tage bleiben uns für San Francisco, für Sightseeing, Einkaufsbummel und das Einpacken der Maschinen. Unser letzter Abend wird ebenso unvergesslich wie die Weihnachtsfeier bei unserem Kumpel Olli, dem Friseur. Schade, dass er nicht mitgekommen ist. Wir trinken aufs Leben, aufs Ankommen, auf uns und auf diesen Trip. Es war ein typisches Männerding. Vier Wochen Urlaub, rund 1500 Euro für ein Fahrzeug, das man normalerweise nicht fährt, 3000 Euro für Flug, Verschiffung und Verpflegung – und für einen Traum. Chris sagt etwas, das man gar nicht von ihm erwartet: „Wisst ihr, das Geld für solch eine Aktion aufzutreiben, ist für viele unproblematisch. Aber du musst erst mal die richtigen Kumpels für so einen Trip haben.“ Wir stoßen an, denken an unsere Freundinnen daheim und an den Spruch, den wir oft auf dieser Reise hören mussten. Ja, jetzt haben wir wirklich dicke Eier.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Markus Schmidt



Bis zur mexikanischen Grenze kannten wir nur falsche Schlangen, die von daheim. Hier, im Grenzgebiet, trafen wir auf echte. So oft es ging, wurde gezeltet, auch in frostigen Nächten. Um auszuprobieren, was mit einem Roller geht, war uns jede Strecke recht. Und was rechts im Bild wie eine Panne aussieht, war lediglich eine kleine Inspektion unterwegs

Golden EI

KEIN WITZ: SIE HABEN IHREN UMBAU „GOLDEN EI“ GETAUFT. ZUERST ALS ARBEITSTITEL FÜR DEN SCRAMBLER GEDACHT, IST ES LETZTLICH DABEI GEBLIEBEN. FUEL HAT DIE BEIDEN DÖTSCH-BRÜDER IM THÜRINGISCHEN HILDBURGHUSEN BESUCHT UND DURFTE IHR „GOLDEN EI“ DURCHS OUTBACK SCHEUCHEN.



Ein Video zur DÖTSCH-KAWASAKI
liegt unter www.fuel-online.de

Carlo Dötsch steht neben „Golden Ei“ und grinst. Der 29-Jährige grinst selten, selbst wenn er einen Grund hat. „Die Idee zu diesem Projekt stammt von mir“, sagt er nicht ohne Stolz. Bei dem „Projekt“ handelt es sich um eine zum Scrambler mutierte Kawasaki W 650. Tiefschwarz gehalten, mit Goldnuancen verziert. Die Gebrüder Dötsch haben sie von allem befreit, was nicht zum Fahren notwendig ist. Vollgetankt wiegt die Maschine 185 Kilo, ganze 25 Kilo

Fürs Grobe: Reifen und Lampengitter



weniger als die Basis. Sein Bruder Bastian, mit 32 Jahren der Ältere der beiden, steht daneben und erklärt kurz die Technik, bevor es ans Fahren geht. „Im Grunde genommen haben wir mit der Auspuffführung begonnen. Das Rolling Chassis stand auf der Hebebühne, und dann ging’s ans Rohrbiegen...“

In der Tat ist die gesamte Auspuffführung sehr unkonventionell. Im Radius eines Fußballs schwingen sich die beiden Krümmer aus dem Auslasskanal um den Königswellen-Antrieb und die Kühltürme, schlängeln sich durchs Rahmenheck und münden letztlich unter dem Solositz in zwei Laser-Endschalldämpfern. Damit man sich beim Fahren nicht die Waden grillt, ist die komplett aus Edelstahl gefertigte Anlage mit Auspuffband umwickelt. Das macht nicht nur Sinn, sondern passt gut in die Szene. „Wenn du jetzt einen Höllenlärm erwartest, muss ich dich enttäuschen. Wir haben gleich zwei Schalldämpfereinsätze plus db-Killer verbaut“, sagt Carlo und schwingt sein Bein über den sorgfältig gesteppten Sitz. Zwei Kicks – der Anlasser ist ausgebaut – und sofort blubbert der Twin unaufgeregt los. Ja, er blubbert. Angesichts der martialischen Optik hätte man wirklich potentere Töne erwartet. „Der Scrambler hat TÜV“, grinst Bastian, „und so hört sich TÜV halt an.“ Okay, dann wollen wir mal. Bein drüber, Hände an den Lenker, Gang rein, los! Wie soll man es beschreiben, wenn nicht so: Das Goldene Ei liegt gut in der Hand. Hervorragender Beinschluss durch den schmalen Tank, der übrigens normalerweise auf eine KH 125 gehört. Hervorragendes Leichtlenk-

verhalten durch das geringe Gewicht, den recht großen Lenkein-schlag und den breiten, einzölligen Alu-Lenker. Auch die Gasannahme ist direkt, was wahrscheinlich mit den offen dargebotenen K&N-Luftfiltern zu tun hat. Die 50, na ja, vielleicht sind’s auch 53 PS, reißen einem die Arme nicht ab, reichen aber durchaus fürs gemütliche Gelände-Kraxeln. Und nichts anderes bedeutet der englische Ausdruck „to scramble“ – kraxeln, klettern, turnen. Im Nu kraxelt



die Maschine einen Geröllhang hoch, und man sieht die beiden Brüder in der Ferne als schwarze Schatten stehen. Sie haben Schneid, das muss man ihnen lassen.

Als ihr Vater Bruno Dötsch kurz nach der Wende beschließt, eine japanische Motorradmarke in seine Zweiradwerkstatt zu holen, fällt die Wahl sofort auf Kawasaki. Denn Bruno ist Toni Mang-Fan. Und der fuhr Kawa. Auf der Fahrt zur Vorstellung kauft Dötsch sich noch einen Schlips, stellt jedoch zufrieden

fest, dass der Importeur nicht übermäßigen Wert aufs Äußere, sondern mehr auf die Arbeitsleistung legt. Bruno Dötsch wird Kawasaki-Händler und macht Furore. Hier, im fränkischen Teil Thüringens, strickt er aus einer KLR 650 bereits wieder einen Scrambler, als diese Gattung in Deutschland ganz und gar noch auf die Wiederentdeckung wartet. Die W 650 zieht ihn schließlich in den Bann. Brunos Umbauten und sein Wissen sind aus der Fangemeinde kaum noch wegzu-denken. Seine Person ebenso wenig.

Als ihn ein Herzinfarkt am 1. Mai 2014 aus dem Leben reißt, stehen seine Söhne vor einer schweren Entscheidung: Entweder aufgeben oder das Lebenswerk ihres Vaters weiterführen.

Jeder, der „Golden Ei“ sieht, die Maschine staunend umrundet, vor allem aber, wer sie fährt, weiß sofort, dass Carlo und Bastian die richtige Entscheidung getroffen haben. Wenden, und runter vom Plateau, es geht hinein in den Kies. Die Bremsen sind hervorragend dosierbar und packen kräftig zu. Hinten beließen es



Mad Max lässt grüßen: Aus Hitzeschutzgründen wurden Krümmer und Auspuffrohre umwickelt



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Twin, Gehäuse schwarz lackiert, Nockenwellenantrieb über Königswelle, 676 cm³, K&N-Luftfilter, Kickstarter, Eigenbau-Krümmen, Laser-Schalldämpfer

BODYWORK: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, stark gecleant, KH 125-Tank, Behringer-Vierkolbensattel und 320er-Bremsscheibe vorn, Sitzbank Einzelanfertigung, reduzierte Elektrik, Tiny-Tacho, M-Unit, M-Button, leichte Batterie, Zündschloss per Transponder, Exel-Felgen, Ein-Zoll-Lenker, Wilbers-Gabelfedern, voll einstellbare Wilbers-Federbeine, TiNi-beschichtete Gabelstandrohre, Pinstripe-Zierstreifen

PREIS: 14 000 Euro

INFOS: www.zweirad-doetsch.de

die Jungs bei der serienmäßig vorhandenen Trommelbremse, vorn verzögert ein Verbund aus Stahlflexleitung, 320er-Bremsscheibe und einem Vierkolbensattel der Marke Behringer. Lediglich das Fahrwerk ist mit wilden Geländeritten etwas überfordert, denn es ist für die schnelle Hatz über verwinkelte Bergstraßen abgestimmt und dementsprechend hart. In der Gabel stecken progressiv gewickelte Federn von Wilbers, hinten dämpfen voll einstellbare Piggyback-Federbeine, ebenfalls von Wilbers. Nach einer guten Stunde kraxeln, driften und wandern steht die Maschine wieder neben den Buben. Nur verstaubt, nicht verkratzt. Nunmehr knapp 15000 Kilometer gelaufen.

Jetzt mal ehrlich: Wie kommt man auf den Namen „Golden Ei“? „Es war eine Jux-Bezeichnung“, grinst Bastian. „Wir sind James Bond-Fans, und da hat sich das einfach so ergeben.“ Hm? Gut, zählen wir auf: goldene Felgen, Kette, Sitz-Ziernähte, Tank-Pinstripes und Gabelstandrohre. Okay. Aber herumeiern tut die Maschine ganz und gar nicht, also lassen wir das. Und fragen lieber, was die größte Herausforderung an diesem Umbau war. Die Brüder listen auf: Der Tank musste ausgetunnelt, der Benzinhahn versetzt und der Kickstarter gekürzt werden. Die Zündung wird über Funk per kontaktlosem Chip aktiviert. Um den extrem cleanen Look zu verwirklichen, ist der Kabelbaum teilweise neu und reduziert worden und ist größtenteils im Rahmenrohr untergebracht. Hier steckt neben der Tankanpassung die meiste Zeit. „Was wir gar nicht einkalkuliert hatten, war die Eloxierung der Gabelstandrohre.



Immer für einen Spaß zu haben: Bastian (32, links) und Carlo Dötsch (29)



Unkonventionell: Solositz mit integrierten Schalldämpfern

Fünf Betriebe haben sie uns letztlich zurückgeschickt. Da wollte keiner ran“, grinst Bastian. Ihre Arbeitszeit haben die Brüder nicht aufgeschrieben, „Golden Ei“ entstand innerhalb von acht Monaten quasi nebenbei, an Wochenenden und nach Feierabenden, wenn die kundenorientierte Arbeit ruht. Doch je länger man diesen radikal aufs Wesentliche reduzierten und stilsicher gestalteten Scrambler umrundet, desto größer wird der Wunsch, ihn zu besitzen. Also, wie viel? „14000 Euro“, sagt Carlo. „2000 Euro weniger, wenn wir die vordere Bremsanlage und die

hochwertigen Piggyback-Stoßdämpfer gegen die Originalteile ersetzen.“ Doch mal ehrlich: Wer möchte das? Der Kawa-Scrambler ist sein Geld mehr als wert. Vor allem, wenn man sich die Marktsituation vor Augen ruft: Die von 1999 bis 2006 in Deutschland verkaufte W 650 ist das derzeit wertstabilste japanische Motorrad der Neuzeit. Zu Beginn für einen Preis von 11 990 D-Mark erhältlich, bekommt man heute kaum noch ein ansehnliches Gebrauchtexemplar unter 4000 Euro.

www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Jörg Künstle

EIN Bild VON EINEM MANN

ER WAR SCHON ZU LEBZEITEN LEGENDE, UND 35 JAHRE NACH SEINEM TOD IST ER UNSTERBLICH. EIN GANZER KERL, DER VOR LEIDENSCHAFT FÜR MOTORRÄDER UND SCHNELLE AUTOS LICHTERLOH BRANNT UND JEDEN TAG LEBTE, ALS WÄRE ES DER LETZTE. EINE HOMMAGE AN STEVE McQUEEN.

Alles was ich brauche, ist ein schnelles Motorrad, wie Steve McQueen. Dann ist der Rebell in mir nicht zu bändigen – ich mache einen starken Abgang, lasse dich atemlos zurück.“ US-Pop-Ikone Sheryl Crow hat ihrer Hymne von Freiheit und Unabhängigkeit, Draufgängertum und Lebenssehnsucht einen Namen gegeben: Steve McQueen. Einen starken Abgang hat er selbst hingelegt. Während einer Krebsoperation tritt der damals erst 50-jährige Schauspieler im November 1980 mit einer Herzattacke von der Lebensbühne ab.

Doch der Mythos McQueen ist lebendiger denn je: Ein Remake seines Kultfilms „On Any Sunday“ ist demnächst zu sehen. Das Original von 1971 bringt wie kein anderer das einzigartige Lebensgefühl in der Rennsport-Szene und die überschwängliche Lust am Motorradfahren rüber. Yeah, was für ein Feeling – so pur, so gut, so frei. Für die Ewigkeit bleiben auch Filmsequenzen wie diese: Die

superbreiten Reifen des hochfrisierten Mustang hinterlassen kreischend zwei unübersehbare Striche auf San Franciscos Asphalt. Eine wilde Verfolgungsjagd beginnt – der streitbare Polizist Bullit, der besessene Verfolger, der Mann, der sich Intrigen nicht beugen will, nimmt auf der Tailor Street die Fährte des Bösen auf.

In welcher Rolle auch immer – McQueen fasziniert Frauen wie Männer gleichermaßen. Die einen wegen des viel-sagenden Blitzens in den strahlend blauen Augen und der knisternden Erotik, die seine fast animalische Ausstrahlung verströmt. Den anderen ist er Ideal: einmal so sein wie er – furchtlos, aufrecht, unbeugsam, kompromisslos. Der Mann, den die Frauen lieben.

Und wie war der Mensch, der als Schauspieler in „nur einer einzigen Nahaufnahme sechs oder sieben verschiedene, zum Teil widersprüchliche Gefühle ausdrücken“ konnte, wie es sein langjähriger Weggefährte William Claxton beschreibt? Clax, so nannte ihn McQueen, bringt es in seinen Erinnerungen auf den Punkt: „Er war clever, nicht intellektuell und hip – er war superhip.“ Beide stehen sich in den 60er-Jahren sehr nahe, vertrauen einander und veranstalten zusammen so manchen Blödsinn. Im Hochsommer 1963 etwa ruft McQueen an einem Sonntagmorgen gegen vier Uhr in der Frühe an. Mit gedämpfter, aber drängender Stimme will er wissen: „Hey Clax, wie sieht’s aus, kommst du mit? Wir fahren in die Mojave-Wüste zu einem Cross-Country-Motorradtreffen.“ In verführerischem Tonfall legt er nach: „Spiegeleier, Speck, Bratkartoffeln, heißer Kaffee. Das wird ‘ne Party. Zusehen, wie die Sonne über der Wüste aufgeht. Was rauchen. Eins werden mit der Natur.“

McQueen liebt Marihuana. Er kiffte rund um die Uhr. Sein Freund wunderte sich zuweilen, wie sich der Schauspieler auf eine Szene konzentrieren kann, wenn er gerade in der Garderobe ein oder zwei Joints durchgezogen hat. Irgendwann entspinnt sich daraus ein Dialog: „Mann, wie machst du das nur? Wenn ich stoned bin, kann ich nicht fotografieren.“ Darauf Steve: „Ich treibe es gerne auf die Spitze. Bewege mich immer nahe am Abgrund. Es ist eine Art Herausforderung. Das Gefühl, dass ich es nicht schaffe, und dann gelingt es mir doch.“

Claxton bewundert McQueens unkonventionelle Art und seine große Gelassenheit. Er ist fasziniert von der Verwegenheit und auch von der Verslossenheit des harten Burschen, der zeitweilig anderen Menschen gegenüber

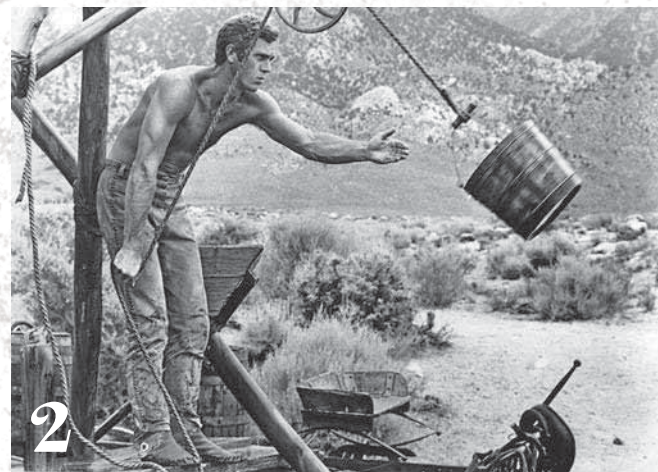


ein so tiefes Misstrauen hegt, dass es an Paranoia grenzt – womöglich eine Folge seiner tristen Kindheit und Jugend. Am Ziel einer gemeinsamen Spritztour in McQueens Shelby Cobra zum neuen Zuhause der Familie, einer wunderschönen Villa im Landhausstil in Los Angeles, sagt Steve stolz: „Clax, wer hätte gedacht, dass sich das arme, ungehobelte Straßenkind je so etwas leisten könnte.“

SEINE Risikobereitschaft HAT ALLE ÜBERTROFFEN

Seit Mitte der 50er-Jahre – zu jener Zeit zwar noch in Nebenrollen – verdient der Schauspieler genug, um wochenlang mit ständig neuen Motorrädern durch die Baja California zu stromern. In der Westernserie „Wanted: Dead or Alive“ verkörpert McQueen einen starken, neuen Typ von Cowboy – interessant, charismatisch, attraktiv und empfindsam zugleich. Dank dieser regelmäßig sprudelnden Geldquelle kann er sich 1959 den ersten Porsche leisten. Filme und Motorsport bestimmen sein Leben. Bezeichnend dafür ist, dass die Flucht auf der Triumph TR6 auf McQueens Drängen dem Drehbuch von „Gesprengte Ketten“ hinzugefügt wurde. Im Gegensatz zu den meisten anderen Schauspielern – wie etwa Yves Montand im Formel 1-Epos „Grand Prix“ Mitte der 60er-Jahre –, die den Rennfahrer nur linkisch mimen, bewegt sich McQueen auch auf der Bühne des Motorsports absolut sicher. 1964 startet er in einem von zwei vom amerikanischen Motorsportverband entsandten Teams bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Erfurt. Obwohl der Triumph-Zweizylinder für dieses Terrain eher ungeeignet ist, schlagen sich er und seine Team-Kollegen Hollywood-Stuntman Bud Ekins, dessen Bruder Dave und Cliff Coleman ganz passabel. Am Ende des zweiten Renntags liegen sie auf Rang vier. Dann scheidet das Team aus, weil McQueen nach einem heftigen Sturz mit seiner TR6 aufgeben muss. Der Mann weiß, worum sich alles im Kopf des Fahrers beim Rennen dreht, egal ob bei den harten Motorrad-Geländewettkämpfen oder im Porsche-Cockpit: der Schnellste sein.

„Steve war ein Naturtalent auf der Rennstrecke und seine fahrerische Leistung exzellent“, sagt der ehemalige Porsche-Werksfahrer Herbert Linge. „Mit etwas Anleitung und Training hätte er es bis in die Spitzenklasse geschafft.“ Dass er tatsächlich das Zeug dazu hatte, zeigt sein legendärer zweiter Platz, den er 1970 mit Peter Revson beim 12-Stunden-Rennen in Sebring auf einem Porsche 908 einfuhr. „Er kannte keine Grenzen, aber man musste den Kerl einfach gern





- 1) McQueen als unbeugsamer Polizist Bullit (1968)
- 2) In Nevada Smith, einem Drama um Selbstfindung und Selbstjustiz (1966)
- 3) Starter bei der Internationalen Sechstagesfahrt in Erfurt (1964)
- 4) Mit Sohn Chad auf der Triumph-Rennstrecke in Coventry



Besuch bei Zeitzeuge Herbert Linge, dem der freundschaftliche Umgang unvergesslich bleibt: „Mit Steve konnte man über alles reden“

haben“, erinnert sich der bald 87-jährige Linge. Er ist einer der Wenigen, die noch mit McQueen gearbeitet haben. In jenen sechs intensiven Wochen, in denen der Film „Le Mans“ 1970 am Originalschauplatz gedreht wurde, ist in Linge jene Hochachtung gediehen, die er ihm noch heute zollt: Zielstrebig und genau, humorvoll, kämpferisch in der Sache, aber nicht streitsüchtig – so sei er gewesen. „Er hatte Respekt vor den Menschen, ganz gleich in welcher Position.“ Und Steve war immer wieder gut für Überraschungen. „Wenn er die Nase vom Dreh voll hatte, ist Steve einfach abgehauen und hat eine Runde mit dem Motorrad gedreht.“ Linge verzichtet bald darauf, ihn zu begleiten. „Er gab Gas wie ein Wilder.“ Der Porsche-Rennfahrer und sein Teamkollege, der Engländer Jonathan Williams, hatten in den realen 24 Stunden von Le Mans 1970 als reguläre Teilnehmer im kamerabestückten Porsche 917 über 20 000 Meter Filmmaterial eingefahren – authentische Grundlage für eine kompromisslose Dokumentation, wie es sich „Le Mans“-Produzent McQueen vorstellte. Leidenschaftlich gern wäre dieser den 24-Stunden-Wettkampf selbst gefahren. Doch die Versicherungen hatten ihm einen Strich durch diese Rechnung gemacht. Dem ansonsten hoch talentierten McQueen wollte beim Dreh nur eines nicht gelingen: den Helm mit jener natürlichen Selbstverständlichkeit anzulegen, wie sie einem geborenen Vollblut-Rennfahrer zu eigen ist. „Ich war das Double für diese Szenen“, sagt Herbert Linge vergnügt. Und seine blauen Augen strahlen dabei noch heute.

www.fuel-online.de

Text: Brigitte Haschek; Fotos: Dieter Demme (1), dpa, Yvonne Hertler (1)



FAHRTWIND TRIUMPH SCRIGER 900



Norberts VERMÄCHTNIS

EIN BESONDERES GEBURTSTAGSGESCHENK.
EIN BESONDERER MENSCH.
DIE BESONDERE GESCHICHTE.



Bei all dem Unglück hat er Glück gehabt. Damals zumindest, als ihn Mitte 30 ein Herzinfarkt aus der Bahn haut. Norbert Lind, Jahrgang 1963, aktiver Handballer und Zollbeamter, überlebt und wird medikamentös auf seine Zukunft eingestellt. Der Stiefvater von drei Kindern schwört sich, ab sofort möglichst viele Dinge zu tun, die er immer schon tun, aber stets vor sich hergeschoben hat. An einem Sommerabend des Jahres 2000 steht der Pfälzer vor der Aprilia RS 125 seines 16-jährigen Sohnes, die Maschine verstaubt in der Garage, kein Interesse. Norbert erinnert sich an die Mofatouren seiner Jugendzeit, schnappt sich Helm, Handschuhe, Lederjacke und bricht auf in seine Vergangenheit, die seine Zukunft werden soll.

Denn Norbert verliebt sich. In Schräglagen, Fahrtwind, das gezielte Bremsen vor einer Kurve, den Kick, seine eigene Ideallinie zu erspüren und vor allem aber ins Unterwegssein mit dem Zweirad. Die Achttelliter-Aprilia

und er sind ein skurrielles Gespann. Unter dem 1,90 Meter großen 100-Kilo-Mann wirkt die kleine Italienerin wie zu heiß gewaschen und eingelaufen. Das Schicksal führt die beiden in die Palatina-Motorradwerkstatt zu Fritz Rebholz. Denn Inspektion ist angesagt. „Könnte besser gehen“, brummt Norbert. „Geht auch besser“, brummt Rebholz zurück, „aber wenn ich die Maschine auf 30 PS entdrossele, brauchst du einen richtigen Motorradführerschein.“ Norbert hat den Dreier, darf nur 125er bis maximal 15 PS fahren. Er grinst.





*Meisterhaft gelöst:
Der selbst gebaute
Heckrahmen stützt sich
über die Auspuffführung
ab, unschöne Dinge
wie der Kühlflüssigkeits-
Ausgleichsbehälter sind
„unsichtbar“ integriert*

Und steht mit seinem Einser ein halbes Jahr später wieder in Rebholz' Laden, verlässt ihn mit 30 Pferden und räubert fortan durch das nahe gelegene Elsass. Ein Kolbenfresser treibt ihn Monate später zurück in die Werkstatt. „Die Zeit ist reif“, sagt Norbert zu Fritz und streichelt eine Aprilia RSV Mille. Gekauft! Die beiden werden Freunde. Nicht nur Norbert und seine neue RSV, sondern auch Fritz und Norbert. So oft wie möglich sitzt er ab sofort im RSV-Sattel und raspelt die Reifenflanken an. Norbert ist ein besonnener Fahrer. Zügig, doch nicht zu schnell. Sicher, aber nicht zaghaft. Stets besonnen und hellwach. Jeden Sonntag, wenn der frühe Vogel den Wurm fängt, schiebt er seine RSV aus der Garage, lässt sie kurz warmlaufen und fährt auf seiner Hausstrecke durchs Elsass. Sein Ziel: Ein Café in Niederbronn-les-Bains. Bei seiner Ankunft steht bereits ein dampfender Kaffee neben einem Schinkencroissant auf dem Tisch. „Wenn Norbert mal nicht erschien, haben die dort auf dem Kalender nachgeschaut, ob auch wirklich Sonntag ist“, sagt Rebholz schmunzelnd. Denn Norbert ist infiziert. Motorrad-Bazillus. Nur Fahren hilft. So viel wie möglich.

Die Freundschaft zu Fritz Rebholz gewährt ihm eine besondere Gunst: Der Motorradhändler vertraut ihm fabrikfrische Bikes zum Einfahren an. „Norbert hat sich penibel an die Einfahr-Vorschriften gehalten. Wenn da gestanden hätte, man soll den Motor auf den ersten 10 000 Kilometern nicht über 1500 Touren drehen, könntest du dir sicher sein, dass er sich dran hält.“ Es kommt wie es kommen muss: Nach 25 000 Kilometern auf der RSV wechselt Norbert auf eine Speed Triple, reitet mit ihr 45 000 sturzfreie Kilometer ab und steht letztlich eines Abends bei Fritz Rebholz vor der Tür. „In zwei Jahren werde ich 50“, sagt er, „und ich wünsche mir ein ganz besonderes Motorrad zum Geburtstag.“ Das

Lastenheft ist kurz: mindestens 75 PS, schöner Sound, klassische Linienführung, technisch und optisch perfekt und nur mit dem Notwendigsten ausgestattet, was man fürs Fahren braucht. Norbert überreicht Fritz Rebholz eine schwarze kleine Kartentasche aus Leder, Erinnerung an seine Bundeswehrzeit, und sagt: „Egal, was für ein Moped es wird, aber diese Tasche hier soll irgendwie dazu passen.“ Das ist so ähnlich, als wenn ein Kunde einen Knopf zum Schneider trägt und verlangt, einen Anzug drum herum zu schneiden.

Diese Alles-kann-nix-muss-Ansage schwebt so lange in der Luft, bis einer von Rebholz' Kunden seine alte Triumph Tiger, Typ T 400, wegen kleinerer Schäden günstig zum Kauf anbietet: 55 000 Kilometer gelaufen, Anlasserfreilauf defekt, das Plastikleid verlebt. Ein

über fünf Zentner schweres Relikt aus dem Jahre 1993, Dreizylinder-Reihenmotor, nur mittelmäßig schön und mit 83 PS nicht übermäßig motorisiert. „Daraus bauen wir das Geburtstagsmotorrad“, entscheidet Rebholz. Und wie bei so vielen Entscheidungen des begnadeten Technikers und Customizers kann man sie zunächst nicht nachvollziehen. Das ändert sich meist, wenn Fritz seine Gedanken mit penibel genauen Strichzeichnungen aufs Papier bringt: Auf einem weißen Blatt entsteht ein wunderschöner Dreizylinder-Scambler im Stil der frühen 1970er-Jahre. Die Originalverkleidung landet auf dem Schrott, die Gabel wird ersetzt durch eine aus dem Nachfolgemodell mitsamt den größeren Scheibenbremsen. Das vordere 19-Zoll-Rad muss einem 21er weichen, und damit die Balance wieder stimmt, kommt hinten ein etwas längeres

„ICH WÜNSCHE MIR EIN GANZ BESONDERES
MOTORRAD ZUM GEBURTSTAG“



und voll einstellbares Federbein zum Einsatz. Die Hauptarbeit gilt jedoch der „Reinigung“, wie Rebholz es bezeichnet. Der Pfälzer arbeitet stets technisch perfekt, pedantisch bis ins letzte Detail. Das selbst gebaute Heck stützt sich über eine Doppel-Schalldämpfer-Konstruktion am Rahmen ab. Batterie, Kühlwasser-Ausgleichsbehälter und Sicherungskasten lässt Rebholz im ebenfalls extra konstruierten Heckrahmenbügel verschwinden. Die Ledertasche findet einen sicheren Platz auf dem kleinen Gepäckträger. Einen schöneren hätte sie nicht finden können. Damit die Linie stimmt, greift der Customizer zu einem Thunderbird 900-Tank und tunnelt ihn aus, damit er tiefer sitzt. Als der Geburtstag näher rückt, das Motorrad bis auf die Lackierung beinahe fertig ist, steht Norbert plötzlich mit einem alten Steve McQueen-T-Shirt im Laden und sagt: „Hier, schaut mal: Taubenschissblau. Super, oder? So soll auch mein Moped werden.“

Was sich zunächst niemand vorstellen kann, passt wie die Faust aufs Auge.

Denn als die perfekt lackierten Teile zusammengefügt sind, präsentiert sich ein Geburtstagsgeschenk, das seinesgleichen sucht.

Und das bezieht sich auch aufs Fahren. Trotz des relativ hohen Gewichts von 224 Kilo vollgetankt lenkt sich das Motorrad, als würde es einen Zentner weniger wiegen.

Norbert tauft die Maschine Scriger, ein Namensmix aus Scrambler und Tiger, und spult zusammen mit Fritz am letzten schönen Herbsttag 480 Kilometer über enge und verschlungene Straßen im Elsass ab.



Als sie die Motoren abstellen, hat er Pipi in den Augen: „Ich fühle mich so sicher mit der Scriger, so frei und so glücklich – nie hat mir ein Geburtstagsgeschenk so viel Freude bereitet“, sagt Norbert und umarmt Fritz wie der Vater den Sohn.

Es ist ein Spätherbst-Sonntag 2014, als die Bediensteten des Cafés in Niederbronn-les-Bains hinter der Glasscheibe stehen, wartend ins Leere starren und dann auf den Kalender: Ja, es ist Sonntag. Und nein, Norbert ist nicht gekommen. Norbert wird nie wieder kommen. Er hat den zweiten Herzinfarkt nicht überlebt. An einem blassen, kalten Dezembertag, an dem die Sonne es nicht schafft, den Nebel zu verdrängen, der sich über dem Pfälzer Wald geballt hat, erfüllen Freunde ihm den letzten Wunsch: Sie verstreuen Norberts Asche aus einem Heißluftballon über seine Hausstrecke. Was bleibt, ist die Erinnerung an einen besonderen Menschen. Und ein Motorrad, das seinem Besitzer auf nur 630 Kilometern zu mehr Lächeln verhalf als all die Bikes Jahre zuvor.

www.fuel-online.de

Text: Rolf Henniges; Fotos: Rossen Gargolov, Frank Herzog



⚙ TECHNISCHE DATEN

BASIS: Triumph Tiger, Typ T 400, Baujahr 1993

MOTOR: Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Tassenstößel, 855 cm³, zirka 90 PS und 90 Nm Drehmoment, offene K&N-Luftfilter ohne Gehäuse

BODYWORK: Gabel samt Bremsanlage aus der Tiger 955i, 310er-Bremsscheiben vorn, voll einstellbares TFX-Suspension-Federbein, 21-Zoll-Vorderrad mit 2,5-Zoll-Felge und V2A-Speichen, Bereifung 90/90-21 Heidenau K60 Scout, 17-Zoll-Hinterrad mit 4,5-Zoll-Felge, V2A-Speichen, Bereifung 150/70-17 Heidenau K60, aufwendiger Heckumbau mit Eigenbau-Auspuff als Abstützung und integrierter Batterie (Ultrabatt-Module), Sicherungskasten und Kühlwasser-Ausgleichsbehälter, Eigenbau-Sitzbank, polierte Alu-Kotflügel, Tank Thunderbird 900, tiefer ausgetunnelt, Acewell-Multifunktionsinstrument, Lackierung: www.lackmuss.com

GEWICHT VOLLGETANKT: 224 kg

ARBEITSAUFWAND: rund 280 Stunden

PREIS: 28 000 Euro

HERSTELLER: www.palatina-dreambikes.com



Die Basis: Triumph Tiger 1993



ZWÖLF JAHRE OHNE

Jemand hat mal gesagt: Man ist erst alt, wenn man an der Vergangenheit mehr Freude hat als an der Zukunft. Wir wollten nicht alt sein, schnappten uns die Motorräder und brachen endlich wieder auf.

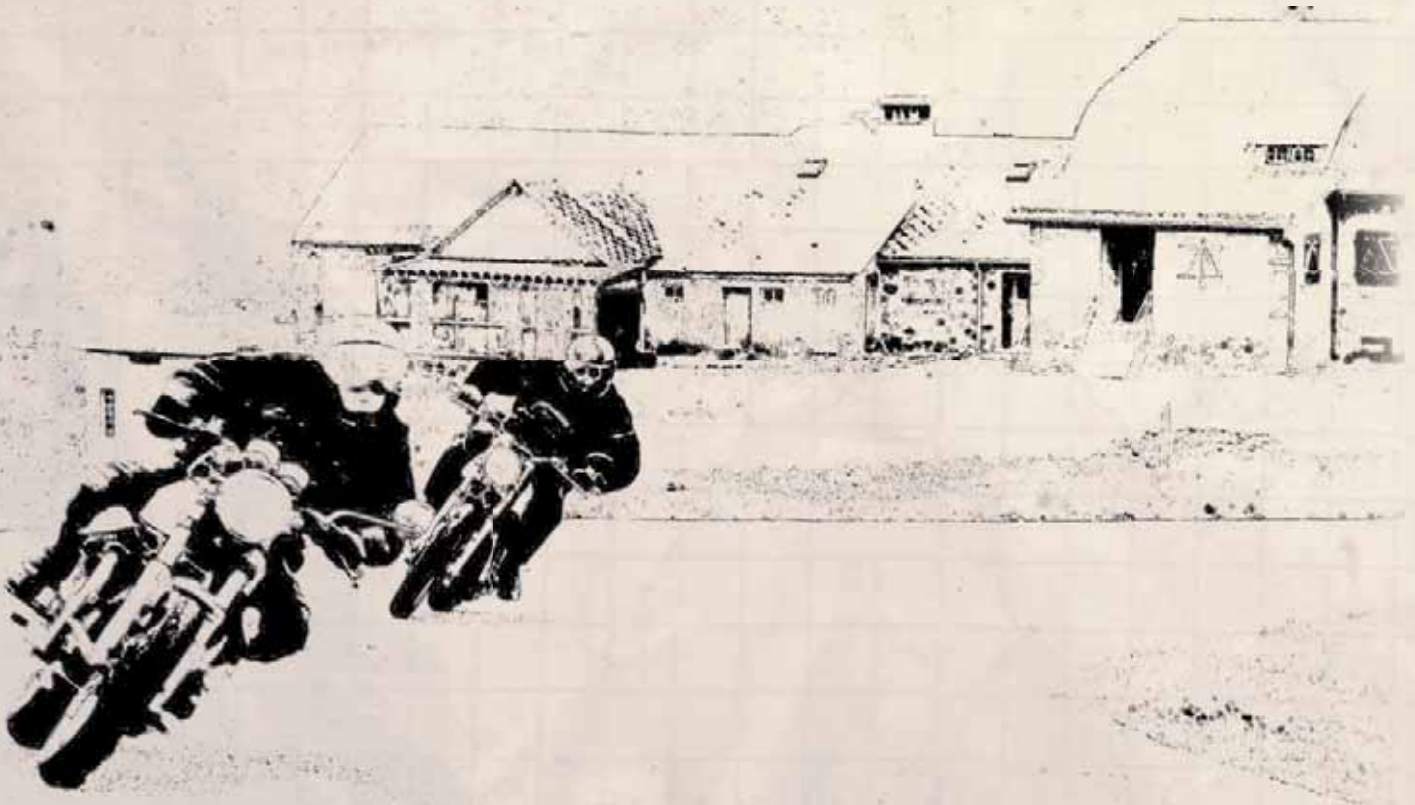
1. Es ist jetzt zwölf Jahre her. Zwölf Jahre sind eine lange Zeit. Man kann Familien gründen, Häuser kaufen und renovieren, man kann Urlaub an schönen Orten machen und sich auch sonst in seinem Leben saubohl fühlen. Man kann ein praktisches Auto fahren. Und man kann langsam und klammheimlich vergessen, dass es einmal weniger war – weniger von allem. Weniger Besitz. Weniger Körpermasse. Weniger Verpflichtung und: weniger Motor, weniger Blech. Zwei Räder weniger. Die Wohnung war kleiner, enger. Die Urlaubsziele lagen näher, viel näher.

Ich rufe Franky an, wir telefonieren nur noch manchmal und wenn, schmieden wir keine Pläne für eine fette Tour oder wenigstens eine kurze, leckere Ausfahrt. Arbeit, Probleme,

und mal wieder auf'n Bier, bis bald, wir sehen uns. Tun wir aber nicht oder jedenfalls kaum. Es muss schweres Geschütz aufgefahren werden. Hier hilft nur Madame Tremmel, verbunden mit einer List.

Ich rufe also Franky an und melde kurz Folgendes: Madame Tremmel hat keine Lust mehr, der Neffe macht weiter und will alles umbauen und schön modern machen. Vielleicht wird der Laden auch dichtgemacht und Ende. Ob das stimmt, weiß ich übrigens nicht, aber das ist ja auch egal, als Grund zum Hinfahren reicht das allemal.

2. Dazu muss man natürlich Folgendes wissen: Madame Tremmel besitzt ein ziemlich kleines und auch



ganz und gar nicht modernes Landhotel in einem gottverlassenen Kaff in den tiefsten Vogesen. Eigentlich ist es eher eine Herberge, im ursprünglichen Sinne des Wortes, ein tröstlicher Ort für einen kurzen Zwischenaufenthalt, essen, trinken, lachen, aufs Klo gehen, schlafen, bisschen frühstücken – französisch halt – und weiter, wenn der Morgen beinahe noch nachtkühl ist. Es liegt an der einzigen Kreuzung des Dorfes, wo sich zwei aus den dichten Wäldern kommende Departementales, auf denen zwei Autos mit Mühe aneinander vorbeikommen, treffen und sich wieder in den Wäldern verlieren. Vor dem altertümlichen, zweistöckigen roten Sandsteingebäude ist ein halbrunder, wunderbar schattiger, großzügiger Platz, der mit einer hüfthohen Steinmauer umsäumt ist. Man betritt ihn von rechts und links über uralte, kleine Treppen, von Posamenten gerahmt, jedes trägt einen grimmigen, verwitterten, vom Regen glatt- und rundgeschliffenen Löwen. Auf dem Platz wachsen drei, vier dicke, knorrige Platanen, weniger in die Höhe als in die Breite, sie geben im Sommer und bei Sonnenschein diesen leichten, von weicher, kühler Luft durchwobenen Schatten, wie es nur ein französischer Baum auf einem französischen Stück Erde kann. Hier ist unser Paradies gewesen, vor Jahren und über Jahre. Hier haben wir, nach der zügigen Durchquerung des Schwarzwaldes, wo er am kurvigsten und düstersten ist und des Rheintals, wo es am schnellsten geht, also über Schnellstraße, unser erstes Kronenbourg – von noch vielen weiteren – in die Höhe gehoben, die erste Gauloise in ihrem Heimatland angesteckt. Und immer gab es Flammkuchen, immer wieder und weiter bis zur Pappsattheit.

Und immer durften wir Zeuge werden des kleinen Lebens, das sich in so einem winzigen Ort abspielt. Der Dorftrottel, der sich sein tägliches Gratisviertel Rotwein erschnorrt und es andächtig mit sparsamsten Schlucken ausschlürft. Die Jäger, immer angesäuselt, immer lustig, immer ein wenig bedrohlich in ihren Tarnklamotten, mit den alten Doppelflinten und den agilen Hunden, die sicher nicht gestreichelt werden wollen und auch sonst nicht zutraulich aussehen. Sie schnüren witternd zwischen den Beinen der Gäste herum, halten plötzlich inne und suchen Blickkontakt mit Herrchen, dann geht das unruhige Streunen weiter. Die Dorfjugend, versammelt um den alten Flipperautomaten, betont lässig, alle achtlos-selbstverständlich an filterlosen Zigaretten saugend, selbst für Französischversther wie mich vollkommen unverständlich in ihrer Dorfgeheimsprache kommunizierend. Andere Gäste: wenig. Ein Ehepaar mal mit altem VW-Wohnbus, eine

Rentner-Reisegruppe, gezwungen-fidel und ziemlich ärmlich, Wandersleute, sicher Lehrer, mit riesigen steigeisentauglichen Bergstiefeln; andere Motorradtouristen in schweren Lederrüstungen, sehr gewichtig, schwitzend, stirnglatzig und doppelkinnig, mit großem Ernst ihr Fahrtenbuch führend. Und die Familie der Madame Tremmel selbst – der Mittelpunkt, die Regierung des Kleinstaates in diesem winzigen Ort. Man wird nie integriert, niemals, alles was geschieht, so scheint es, folgt jahrhundertealten Regeln der Dorfgemeinschaft, von außen völlig undurchschaubar, banal und auch ein wenig beängstigend. Wer kommt, wird eine Weile respektiert, zahlt, geht wieder seiner Wege und streift andere Lebensgemeinschaften, die – wie diese – ohne ihn ausgekommen sind und auskommen werden. Und so ist es gut. So ist es für den Reisenden richtig, der keine zweite Heimat, sondern wirklich in der Fremde sein, eigenständig erleben und sich mit seiner eigenen Sichtweise behaupten will. So ist und war es immer richtig für uns – die Kurve, die dich für sich haben will ist wie die Welle, die dich verschluckt. Sie tötet dich oder tut dir jedenfalls sehr, sehr weh. Also weiter, immer und immer weiter...

3. Ein Zimmer war immer frei bei Madame Tremmel, wir dürften in jedem der sechs, sieben Räume mal genächtigt haben und alle waren gleich und doch irgendwie anders. Jedes hatte eine andere Tapete, andere Möbel, der Boden aus rohen Dielen oder massiven Steinfliesen oder mit billigem, völlig abgetretenem Linoleum ausgelegt. Ich erinnere mich an eine Kammer mit wunderschönem Blick auf oder besser: in die Platanen, die alten Bodenbretter bogen sich bedenklich durch Richtung Erdgeschoss, rechts und links an der Wand je ein grobgezimmertes Bett mit einer turmhohen Matratze und völlig verschlissenen, aber immerhin meist frischem Bettzeug. Ein klapppriger Kleiderschrank voller alter Decken und Draht-Kleiderbügel in jeder erdenklichen Form. An den Wänden, an denen sich die Tapete vor lauter Müdigkeit nicht mehr richtig festklammern wollte, waren gerahmte Fotografien von

Holzfuhrwerken im Schnee vor dem Hotel, Männer in derben Stiefeln und mit riesigen Kutschermänteln und prächtigen Schnauzbärten hielten die Zügel ihrer schweren Zugpferde. Ein Junge, Erstklässler, schüchtern lächelnd, derb-kurzhosig, mit einer Schultüte, in genagelten, sicher viel zu großen Schuhen. Der Großvater Tremmel? Ein Bild der Muttergottes, ein Kreuz.

Wie schön und zauberhaft war es hier, wie haben wir die Nacht in diesem Zimmer genossen, es war heiß, die Fenster weit geöffnet, knarrten ein wenig in ihren krumm gehängenen und rostigen Angeln, der Nachtwind strich träge durch die Platanen, wir tranken und rauchten, wir schwiegen lange und dösten, bis uns ein neuer Gedanke aus den Bergwäldern zuflog, manchmal ein trauriger, aber meistens fröhliche. Wir lachten und tranken uns schläfrig, aber mir ist nicht in Erinnerung, viel oder überhaupt geschlafen zu haben, und als es hell wurde und die ersten Hähne den Tag begrüßten, waren wir zwar immer noch betrunken und sicherlich absolut fahruntauglich, aber wir waren trotzdem voll Energie, unternehmungslustig und völlig begeistert von unserem stets gleichen Plan, der eigentlich keiner ist: der Nase nach und nach Westen. Oder vielleicht auch nach Süden. Aber nicht nach Norden („zu kalt“) und schon gar nicht nach Osten („da ist noch zu lange zu viel Deutschland“).

Und also nahmen wir an der Bar ziemlich früh bei der völlig selbstverständlich im verschlissenen, verblichenen Morgenmantel hantierenden, erbarmungslos ablehnend-stummen Madame Tremmel unser Frühstück ein (Café au lait, Croissants), und auf der Terrasse tranken wir noch eine Cola,

rauchten die erste Kippe des Tages und packten uns in unsere Klamotten, zahlten, wankten zu unseren eisernen Arbeitstieren, schnürten unsere paar Bündel auf ihnen fest und dann fuhren wir los, immer nach rechts, denn da ging es zuverlässig in die Wälder, nach Westen, ins große, ins ganz große blaue Nichts. Und wir fuhren weiter und weiter, in Trance, in der Trance, die die Nacht in uns gelassen hatte, die Nacht im Zimmer der Madame Tremmel.

4. Geschlafen wurde mittags, möglichst an einem See, weit weg von allem, Bequemlichkeit war nicht unser Begleiter. Es kam vor, dass wir im strahlenden Sonnenschein in unseren Klamotten einschliefen und im strömenden Regen aufwachten. Wir zogen unter einen Baum, und dann sprangen wir nackt in den Fluss, der so lockend vor uns lag und der uns mit seinen starken Armen an sich zog, zum Kämpfen aufforderte und uns dann erfrischt wieder entließ, damit wir wieder unserem ureigenen Puls, unserem eigenen Strom folgen konnten – dem Band der Straße nach Westen oder Süden auf den alten Eisenrössern, die wir so liebten. Und irgendwann, nach vielen, vielen Landstraßen-Kilometern, so kommt es mir heute vor, war da ungeplant und überraschenderweise der unglaubliche, allmächtige Atlantik und er lud uns ein, an ihm entlang zu jagen nach Süden Richtung Bayonne, nachts an ihm zu verweilen, im Zelt oder unter freiem Himmel, an den weiten, flachen Stränden bei Hossegor, in den felsigen Kesselbuchten an der spanischen Grenze im Baskenland, immer die Wogen des Ozeans vor oder neben uns. Wo es eine gute Bar gab oder einen schönen Campingplatz, blieben wir länger, aber auch nur vielleicht zwei, drei Tage, bis die einfache Speisekarte runtergegessen und die Musikbox jeden hörbaren Song ausgespuckt hatte.

5. Dann die Tage am Meer, am Atlantik. Sie waren eigentlich immer windig, windig bis stürmisch und ziemlich oft: nass. Unsere Klamotten waren ständig klamm, doch wir setzten den Konsum von reichlich Pastis und Zigaretten dagegen. Wir streiften an der Küste entlang, hin und her, wir sogen den Zauber des bewegten Ozeans auf, dieses ewige Anfluten und Zurückweichen der Wellen, der gischtgesättigte Atem des Meeres, die unendlichen düsteren Wolkenbänke, die zum Horizont zogen oder landeinwärts, schneller, als wir fahren konnten.

So waren unsere Urlaubstage auf den Straßen des Westens. Wir nahmen sie, wie sie kamen, wir dachten nicht nach und

„SO IST UND WAR ES IMMER RICHTIG FÜR UNS – DIE KURVE, DIE DICH FÜR SICH HABEN WILL, IST WIE EINE WELLE, DIE DICH VERSCHLUCKT“

wir sprachen nicht drüber, nicht über Geschehenes, nicht über Ziele oder Absichten. Wir traten auf Kickstarter, wir taumelten im Rausch durch Schluchten, über endlose Küstenstraßen, nur Kurven und noch mehr Kurven, tankten immer, wenn es eine offene Tankstelle gab (kleine Tanks!). Manchmal reichte es nur einer Maschine gerade noch bis zur nächsten Station, 500 Meter schieben inbegriffen. Und dann gab es die Tage mit Dauerregen, die wir in den Bars in den Dörfern im Hinterland verdämmerten, unter einheimischen Fischern, Bauern, Pelotespielern, Arbeitslosen und Trinkern. Bier und Pastis, Pastis und Bier. Schlechte und sehr gute Sandwiches, genießbare und gelegentlich schlicht unverdauliche Fritten, Chilis, Sardinen. Dunkelhaarige, zierliche Schönheiten stöckelten herein, warfen uns verwegenen aussehenden Motorrad-Streunern interessiert-fragende Blicke und vielleicht ein Lächeln zu, tuschelten mit Freunden, verteilten Küsschen an Bekannte und stöckelten wieder hinaus. Lkw-Fahrer, der Dorfpolizist, die Friseurin von nebenan, und viele fröhliche, lebhaft Kinder, die Naschen erschnorrten und vom entfernt verwandten Onkel mit Fingerspielchen aufgezo-gen wurden. Wenn die Sonne wieder kam, ging es weiter, hinaus in die wilde Pyrenäen-kette, wieder Richtung Osten, immer dem imposanten Gebirge nahe, endlose, raue Straßen im rauen französischen Nichts.

6. In so einem Nichts und in strömendem Regen – ich weiß nicht mehr, wo genau – ereilte Frankys Norton ein Elektroschock und meine Duc gleichzeitig ein platter

Hinterreifen. Manövrierunfähig, hilflos, triefnass in unseren billigen 30-D-Mark-Regenkombis. Ein Jäger nahm uns mit seinem unendlich klapprigen R4-Jagdwagen in Schlepp und ins nächste Kaff, wo wir tödlich erschöpft in einem billigen, grandios verwohnten, aber irgendwie herrschaftlichen Hotel wohl am frühen Morgen an der Bar mit dem Jäger, einem seiner Kumpel und der nicht unbedingt hübschen, auch nicht mehr jungen, aber trotzdem sehr anziehenden Patronne strandeten – bei Bier und Pastis. Ich erinnere mich jetzt doch sogar tatsächlich noch an ihren Namen – Francine. Wie in diesem Song von ZZ Top.

Wir wachten irgendwann bei hellem Tageslicht auf in einem wirklich riesigen, fast leeren Zimmer im ersten Stock in einem mächtigen, wackligen Rokoko-Bett, dazu passendem wackligen Schrank mit Klapptüren mit gesprungenen Spiegeln und einem rostigen Waschbecken. Aber das große, fast deckenhohe Balkonfenster stand weit offen, ging zum Marktplatz hinaus und bot einen geradezu unsagbar schönen Blick auf den Wochenmarkt mit seinen bunten Sonnensegeln und den üppigen Ständen mit Obst und Gemüse unter einem völlig makellosen, stahlblauen Sommerhimmel. Und so hatten wir orientierungsschwachen Taugenichtse es wieder mal un- verdient getroffen, wie man es besser gar nicht hätte treffen können: Wir waren mitten drin, aufgenommen in einen völlig fremden Kosmos, der uns in kürzester Zeit zu einem neuen Reifen für die Duc, einem sicheren, ruhigen Plätzchen zum Auseinanderschrauben der Norton-Elektrik und zu Getränken, Zigaretten und Zuspruch verhalf. Der Jäger war im Hauptberuf Offizier bei den Soldaten und fühlte sich uns auf

„ES KAM VOR, DASS WIR IM STRAHLENDEN SONNENSCHNEI IN UNSEREN KLAMOTTEN EINSCHLIEFEN UND IM STRÖMENDEN REGEN AUFWACHTEN“

eine geheimnisvolle Art als irgendwie in der Schlacht des Lebens Gestrandete verbunden. Er wusste, was wann wichtig war und verschaffte es uns. Ich denke, es kann durchaus sein, dass so etwas nur in Frankreich in einem Kleinstädtchen in Pyrenäennähe vorkommt. Und es ist unbedingt erforderlich, dass man auf alten Motorrädern unterwegs ist.

7. Und so strich sie durch uns hindurch, die Zeit, der Wind und der Regen nagten an unseren Krädern, den Barbours und unseren Jeans, machten das Zelt mürbe und die Schlafsäcke klamm. Gerissene Gaszüge, lecke Öltanks (Trockensumpf der Norton Commando!), durchgebrannte Kondensatoren, verstopfte Vergaser, geheimnisvolle Kupferwürmer, abvibrierte Leuchten, abgebrochene Hebeleien, ich kann die Liste beliebig fortsetzen – wir kämpften mit wirklich allem, was Motorräder an Tücken und Schlichen aufzubieten haben. Und wir siegten, und fast immer mit Bordmitteln, Kaugummi, Draht oder Sicherheitsnadeln, egal. Einmal brauchten wir eine neue Batterie, die kann man nicht improvisieren, die muss man leider im Laden kaufen – aber übrigens auch nur, versteht sich, wenn überhaupt einer vorhanden ist und man irgendwie hinkommt... Aber ich schweife schon wieder ab, meine Gedanken sind mal wieder in den Strudel des Gewesenen geraten, des längst Geschehenen, und all das wollte ich doch gar nicht erzählen.

8. Also zu Madame Tremmel. Also doch ein Ziel. Aber immerhin ein würdiges. Und also satteln wir wieder auf, Franky und ich. Erst mal Madame Tremmel, dann sieht man weiter.

Und also durchqueren wir den Schwarzwald da, wo die Tannen am schwärzesten sind und die Straßen am schmalsten. Ganze Kombinationen sind mir in Erinnerung geblieben, als wäre ich gestern erst hier gewesen. Der Rhein dann und die Rheinebene und die endlos geraden Straßen zu den Bergen am Horizont, zur blauen Vogesenkette. Am Ortseingang überkommt mich eine Ahnung, und als wir unsere Motorräder um die letzte Biegung vor dem Hotel der Madame Tremmel lenken, ist es gewiss: Es gibt keine Madame Tremmel mehr. Das Haus steht noch, das wohl, aber es lebt nicht mehr, der Dachstuhl zeigt Spuren eines Brandes, die ehrwürdige, verschrammte Eingangstür ist mit rohen Dachlatten vernagelt. Auf der Terrasse liegt Baumaterial, und das nicht erst seit gestern. Zementsäcke sind aufgeplatzt, Regen hat den Inhalt verteilt und zu Betonlachen werden lassen. Daneben liegen wahllos Hunderte kaputter Dachziegel. Es gibt keine Madame Tremmel mehr. Wir werden nicht in einem unserer „alten“ Zimmer erwachen oder nachts durch schiefe Fensterläden in alte Platanen philosophieren. Wir werden hier keine Flammkuchen mehr essen und keine Beobachtungen über die dörfliche Kultur anstellen. Nie wieder. Ich muss schlucken. Wir stehen nebeneinander in der aufkommenden Dämmerung, es ist still und bald, sehr bald, wird es kühl und dunkel werden. Franky klappt das Visier hoch, zieht die Sonnenbrille ab und verstaut sie in seiner Brusttasche. Er nestelt verdächtig mit einem Taschentuch an seinen Augen herum und schnieft. Ich sehe ihn an, doch sein behelmter Kopf ist nach Westen gerichtet. Und dann klappt er sein Visier wieder herunter, und nickt knapp. Das kenne ich. Kupplung, Anlasser. Die Guzzi schüttelt sich ins Leben. Sie klingt unternehmenslustig. Wie eh und je. Wollten wir zu Madame Tremmel? Klar, irgendwie schon. Aber eigentlich wollten wir doch: nach Westen. Hunderte Madame Tremmels warten. Und wir werden kommen, verlasst euch drauf.

www.fuel-online.de

Text: Carlo Wilke; Foto: Hans Ehle

MOTORRAD GRATIS TESTEN

DAS POWER-ANGEBOT

2x MOTORRAD GRATIS
+ für Weiterleser den
Sport Chronograph
HI-POWER



SPORT CHRONOGRAPH
HI-POWER



Hol dir jetzt 2x MOTORRAD! Wenn du dich dann für ein MOTORRAD-Abo entscheidest, erhältst du den Sport Chronograph HI-POWER gratis dazu.

GLEICH BESTELLEN UNTER: **WWW.MOTORRAD-HELDEN.DE/TESTLESEN** ODER ANRUFEN UNTER: **+49 (0) 711 - 320 688 99**

CARO FITUS:

ZUERST WAR DA MEINE HONDA UND DIE BIN ICH GEFAHREN, WEIL ICH VON A NACH B UND DANACH OFT NOCH NACH C WOLLTE. UND KLAR, WIEDER ZURÜCK ZU A MUSSTE ICH JA AUCH IRGENDWIE.

Ich bekam die Maschine zu meinem 16. Geburtstag und wohnte am gefühlten Arsch der Welt – im Nordschwarzwald! „z'Gechinga“ sagen wir hier. Na ja, und wenn du von Gechingen weg möchtest, musst du trampen oder mit dem Bus fahren oder mit Kollegen mitfahren. Der Gedanke, dass ich bei irgendwelchen Jungs im tiefergelegten Golf von A nach B gefahren werde, gefiel meinem Daddy überhaupt nicht. Deshalb war er sofort damit einverstanden, dass ich den A1-Führerschein mache und mich selber chauffiere. War da Leidenschaft? Auf jeden Fall war da plötzlich Selbstständigkeit und Freiheit. Ja, Freiheit ist mir wichtig; ich will tun und lassen können, was ich möchte und wann ich es möchte. Die 125er machte mich frei. Und ich bin leidenschaftlich gerne frei.

Die kleine XR brachte mich zuverlässig in die Schule, in die Uni und zum Leichtathletik-Training. Sport war und ist schon immer meine größte Leidenschaft. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass ich mich vor meine Honda hingesetzt habe, um sie genau anzusehen. Oder mir groß Gedanken übers Motorrad-, Tschuldigung, Mopedfahren an sich gemacht habe. Man hängt auf der Autobahn mit 80 km/h zwischen den Lkws und singt vor sich hin. Das war für mich irgendwie alltäglich; wie Duschen, da singe ich nämlich auch immer. Aber ich singe auch beim Staubsaugen und beim Kochen. Motorradfahren war für mich also Mittel zum Zweck, bis ich mit dem Stabhochspringen aufhören sollte. Statt Sport waren

Frust, Reha und Ärzte und Kliniken angesagt, in der Hoffnung meine Leidenschaft weiter ausüben zu können. Dann doch das Aus: keine Leichtathletik mehr, zumindest nicht mehr auf Wettkampfniveau. Es sollte einfach nicht sein.

Und dann kam Motocross! Dann kam Lust und Adrenalin und diese Sehnsucht und das Kribbeln, wenn man ans Fahren denkt. Diese Momente, wenn ich vor meiner KTM stehe und sie ansehe und einfach nur auf den Starter drücken möchte, um sie brabbeln zu hören. Die Gänsehaut, bei dem Gedanken daran, wie brutal das Biest abgeht, wenn man richtig am Kabel zieht. Das ist Leidenschaft.

Die Fahrt zum Rennen, auf der ich mit jedem Kilometer nervöser werde. Die Fahrt nach Hause, auf der ich mich noch stundenlang mit meinem Freund Daniel über den Fight im zweiten Lauf unterhalte. Jeder blaue Fleck, jede verheilte Wunde, jedes Ziehen in der Muskulatur nach einem guten Trainingstag. All das ist pure Leidenschaft, die mich glücklich macht.

Auf dem Bike verspüre ich diese Leidenschaft nicht so sehr; zumindest nicht im Moment: Da bin ich voll konzentriert, versuche schnell, technisch sauber und rund zu fahren. Wenn alles passt, dann spürst du diesen „Flow“.

„Flow“ ist ein schönes Wort. Es beschreibt genau das, was ich beim Fahren spüre, wenn die Bremspunkte sitzen, die Sprünge passen und ich mir richtig schnell vorkomme. Flow ist auf der Strecke. Leidenschaft ist neben der Strecke.

Leidenschaft teile ich mit meinen Riding-Buddies und meinen Freunden, Fahrerlagerromantik.

Flow erlebe ich.

Ich möchte richtig schnell Motorrad fahren. Ich möchte erfolgreich sein auf dem Motorrad. Deshalb fahre ich Motorrad. Und eben nicht mehr nur, weil es mich bewegt.

www.fuel-online.de

Text: Caro Fitus; Foto: Michael Orth





ScoutTM DIE NEUE GENERATION

ABS
STANDARD

1133 ccm
HUBRAUM

102 PS

5 JAHRE
GARANTIE*

5
YEAR
WARRANTY

ALLE 2014ER UND 2015ER MODELLE MIT 5 JAHREN
GARANTIE OHNE KILOMETERBEGRENZUNG*

* Für die Garantieverlängerung gelten besondere Bedingungen.
Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Händler.

INDIANMOTORCYCLE.DE



be heroic



Jeans Hoover
UVP € 139,95
Helm Mc Corry
UVP ab € 79,95
Stiefel Biloxi
UVP € 129,95



Helm Classic-66
UVP ab € 69,95
Stretch-Jeans Hoover
UVP € 149,95
Schuh Norris
UVP € 99,95



BIKER FASHION



Held GmbH | 87545 Burgberg GERMANY | Tel. +49 (0) 83 21 / 66 46 - 0 | www.facebook.com/heldbikerfashion | www.held.de